

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2017-021

R-3981-2016

1<sup>er</sup> mars 2017

---

**PRÉSENTS :**

Marc Turgeon

Lise Duquette

Françoise Gagnon

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

---

**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 2017*



**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>6</b>
<b>LEXIQUE .....</b>	<b>8</b>
<b>ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS .....</b>	<b>10</b>
<b>LISTE DES DÉCISIONS CITÉES.....</b>	<b>11</b>
<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>14</b>
<b>2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE .....</b>	<b>15</b>
2.1 Efficience.....	15
2.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs .....	28
2.3 Balisage.....	33
<b>3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES .....</b>	<b>35</b>
3.1 Délai supplémentaire pour le dépôt de l'état d'avancement des projets d'investissement ....	35
3.2 Remplacement des disjoncteurs de modèle PK.....	37
3.3 Mécanisme réglementaire advenant le cas où le test de la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations excéderait 50 ans .....	45
<b>4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE .....</b>	<b>46</b>
4.1 Évolution des dépenses.....	46
4.2 Charges nettes d'exploitation .....	48
4.3 Comptes d'écart et comptes de frais reportés Autres.....	69
4.4 Frais corporatifs et Intérêts reliés au remboursement gouvernemental .....	69
4.5 Facturation externe.....	70
4.6 Autres charges .....	71
<b>5. BASE DE TARIFICATION .....</b>	<b>79</b>
5.1 Évolution de la base de tarification 2015-2017 .....	79
5.2 Immobilisations corporelles en exploitation.....	81
5.3 Actifs incorporels et autres actifs .....	82
5.4 Fonds de roulement.....	83

---

5.5	Suivi des mises en service .....	84
5.6	Inclusion du projet Chamouchouane – Bout-de-l’île.....	92
5.7	Révision des durées de vie utile .....	100
5.8	Conclusion sur la base de tarification .....	100
<b>6.</b>	<b>COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL .....</b>	<b>101</b>
6.1	Structure du capital et taux de rendement des capitaux propres .....	101
6.2	Coût de la dette.....	101
6.3	Coût moyen pondéré du capital.....	102
6.4	Coût moyen pondéré du capital prospectif.....	103
<b>7.</b>	<b>REVENUS REQUIS .....</b>	<b>103</b>
<b>8.</b>	<b>PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....</b>	<b>105</b>
8.1	Conception et démarche de planification du réseau .....	105
8.2	Évolution du réseau et état de la transformation des postes .....	107
<b>9.</b>	<b>COMMERCIALISATION ET BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT.....</b>	<b>110</b>
9.1	Commercialisation .....	110
9.2	Besoins et revenus des services de transport.....	117
<b>10.</b>	<b>RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....</b>	<b>125</b>
<b>11.</b>	<b>TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>	<b>126</b>
11.1	Tarification des services de transport.....	126
11.2	Ajouts au réseau de transport.....	129
11.3	Tarifs et conditions.....	136
<b>12.</b>	<b>CONFIDENTIALITÉ .....</b>	<b>137</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>138</b>

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1</b>	<b>Impact de la réduction des durées de vie utile des disjoncteurs de modèle PK sur la charge d’amortissement .....</b>	<b>37</b>
<b>Tableau 2</b>	<b>Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2014-2017 .....</b>	<b>47</b>
<b>Tableau 3</b>	<b>Origine et destination des montants reclassés de l’année autorisée 2016.....</b>	<b>49</b>
<b>Tableau 4</b>	<b>Charges nettes d’exploitation selon la formule paramétrique .....</b>	<b>51</b>
<b>Tableau 5</b>	<b>CNE selon la formule paramétrique de la Régie (M\$) .....</b>	<b>52</b>
<b>Tableau 6</b>	<b>Évolution des charges brutes directes 2014-2017 .....</b>	<b>54</b>
<b>Tableau 7</b>	<b>Évolution du nombre d’effectifs (ÉTC).....</b>	<b>56</b>
<b>Tableau 8</b>	<b>Évolution du coût unitaire estimé d’un ÉTC 2014-2017 .....</b>	<b>57</b>
<b>Tableau 9</b>	<b>Évolution des charges de services partagés pour la période de 2014 à 2017 .....</b>	<b>60</b>
<b>Tableau 10</b>	<b>Évolution des coûts – conformité aux normes CIP .....</b>	<b>66</b>
<b>Tableau 11</b>	<b>Achats de services de transport pour la période de 2015 à 2017 (en M\$) ....</b>	<b>71</b>
<b>Tableau 12</b>	<b>Évolution de l’amortissement pour la période de 2015 à 2017 .....</b>	<b>76</b>
<b>Tableau 13</b>	<b>Coûts liés aux radiations d’actifs de projet 2006-2015 .....</b>	<b>78</b>
<b>Tableau 14</b>	<b>Évolution de la base de tarification pour la période de 2015 à 2017 .....</b>	<b>80</b>
<b>Tableau 15</b>	<b>Évolution des immobilisations corporelles en exploitation pour la période de 2015 à 2017.....</b>	<b>81</b>
<b>Tableau 16</b>	<b>Évolution des revenus requis pour la période de 2015 à 2017 .....</b>	<b>104</b>
<b>Tableau 17</b>	<b>Coûts ou revenus nets et pénalités pour le service de compensation d’écart de réception .....</b>	<b>117</b>
<b>Tableau 18</b>	<b>Taux de pertes de transport et énergie transitée 2005-2015.....</b>	<b>120</b>
<b>Tableau 19</b>	<b>Solde du compte d’écart (M\$) .....</b>	<b>124</b>
<b>Tableau 20</b>	<b>Tarifs 2016 et Tarifs proposés 2017.....</b>	<b>127</b>

---

<b>Tableau 21</b>	<b>Évolution du tarif point à point de long terme et de la facture de la charge locale .....</b>	<b>127</b>
<b>Tableau 22</b>	<b>Contributions maximales pour l'année 2017 pour les postes de départ et le réseau collecteur .....</b>	<b>131</b>
<b>Tableau 23</b>	<b>Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2017 .....</b>	<b>133</b>

## LEXIQUE

Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
Producteur	Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité
ACÉ	Association canadienne de l'électricité
BPWG	<i>Best Practices Working Group</i>
CA	Conseil d'administration d'Hydro-Québec
CER	Compte d'écart et de report
CFR	Compte de frais reportés
CIP	<i>Critical Infrastructure Protocol</i>
CNE	Charges nettes d'exploitation
COPE	<i>Committee on Performance Excellence</i>
CRT	<i>Cedars Rapids Transmission</i> (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)
CSP	Centre de services partagés
DEPSI	Groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation
DFPC	Direction Planification financière et Contrôleur
DIT	Direction Informatique du transport
ÉLL	Énergie La Lièvre
ÉTC	Équivalent temps complet
FDR	Fonds de roulement
FERC	<i>Federal Energy Regulatory Commission</i>
HQÉSP	Hydro-Québec Équipement et services partagés
IC	Indice de continuité de service
IESO	<i>Independent Electricity System Operator</i>
IF	Indisponibilités forcées
IPC	Indice des prix à la consommation
MGA	Modèle de gestion des actifs
MR	Matières résiduelles



---

MRI	Mécanisme de réglementation incitative
NAESB	<i>North American Energy Standards Board</i>
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
NPCC	<i>Northeast Power Coordinating Council Inc.</i>
NYISO	<i>New York Independent System Operator</i>
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
NPT	<i>Northern Pass Transmission</i>
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
RTA	Rio Tinto Alcan
SAIFI	<i>System Average Interruption Frequency Index</i>
SCHM	Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan
T-SAIDI	<i>Transmission System Average Interruption Duration Index</i>
TSO	<i>Transmission System Operation</i>
VPEI	Vice-présidence exploitation des installations
VPTIC	Vice-présidence Technologies de l'information et des communications

## ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
G	milliard – placé devant une unité, la multiplie par $10^9$
k	kilo (mille) – placé devant une unité, la multiplie par $10^3$
kV	kilovolt
kW	kilowatt
kWh	kilowattheure
M	méga (million) – placé devant une unité, la multiplie par $10^6$
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt
MWh	mégawattheure
T	téra (billion) – placé devant une unité, la multiplie par $10^{12}$
TWh	térawattheure

## 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-2002-175	R-3482-2002	Rapport annuel d'Hydro-Québec - article 75 de la <i>Loi sur la Régie de l'énergie</i>
D-2003-93	R-34*92-200	Demande relative à la détermination du coût du service du Distributeur et à la modification des tarifs d'électricité
D-2005-50	R-3549-2014 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-2006-66	R-3549-2014 Phase 2	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2005
D-2006-89	R-3952-2005	Demande d'autorisation du budget d'investissements 2006 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ en vertu de l'article 73 de la <i>Loi sur la Régie de l'énergie</i> .
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 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-2010-147	R-3724-2010	Demande relative au renouvellement du mécanisme incitatif, à la fermeture réglementaire des livres pour la période du 1 <sup>er</sup> janvier 2009 au 31 décembre 2009, à l'approbation du plan d'approvisionnement pour l'exercice 2011 et à la modification des

<b>Décision</b>	<b>Dossier</b>	<b>Nom du dossier</b>
		tarifs de Gazifère Inc. à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
<a href="#">D-2011-039</a>	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année témoin 2011
<a href="#">D-2012-010</a>	R-3669-2008 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)
<a href="#">D-2012-059</a>	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
<a href="#">D-2012-151</a>	R-3810-2012	Demande du Transporteur relative au projet de réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan
<a href="#">D-2013-026</a>	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
<a href="#">D-2013-026R</a>	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
<a href="#">D-2014-034</a>	R-3842-2013	Demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement
<a href="#">D-2014-035</a>	R-3823-2012	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014
<a href="#">D-2014-145</a>	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
<a href="#">D-2015-017</a>	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
<a href="#">D-2015-018</a>	R-3905-2014	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016
<a href="#">D-2015-023</a>	R-3887-2014	Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

<b>Décision</b>	<b>Dossier</b>	<b>Nom du dossier</b>
<a href="#">D-2015-031</a>	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
<a href="#">D-2015-189</a>	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)
<a href="#">D-2015-209</a>	R-3888-2014 Phase 1	Demande du Transporteur relative à la modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
<a href="#">D-2016-029</a>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016
<a href="#">D-2016-046</a>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016
<a href="#">D-2016-076</a>	P-130-004	Décision sur la contestation aux réponses du Transporteur à la demande de renseignements de NEMC
<a href="#">D-2016-077</a>	R-3968-2016	Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK
<a href="#">D-2016-123</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2017
<a href="#">D-2016-137</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2017
<a href="#">D-2016-170</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2017
<a href="#">D-2016-174</a>	R-3968-2016	Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK.
<a href="#">D-2016-185</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2017
<a href="#">D-2016-190</a>	R-3959-2016 R-3961-2016	Demandes de révision d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité de la décision D-2015-209 rendue dans le dossier R-3888-2014.

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 29 juillet 2016, 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 relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport (la Demande) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

[2] Le 3 août 2016, la Régie rend sa décision procédurale D-2016-123 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Le 4 août 2016, l'avis est publié sur les sites internet et OASIS du Transporteur ainsi que sur le site internet de la Régie. Le 6 août 2016, il est publié dans les quotidiens Le Devoir, le Droit, le Nouvelliste, La Presse, le Quotidien, le Soleil, la Tribune et The Gazette.

[4] Le 16 septembre 2016, la Régie rend sa décision procédurale D-2016-137 sur les demandes d'intervention, le calendrier de traitement de la Demande et la confidentialité des pièces. Cette décision requiert du Transporteur le dépôt d'une preuve complémentaire liée aux ajustements apportés à sa structure organisationnelle depuis 2015. Cette preuve complémentaire est déposée le 22 septembre 2016.

[5] Le 9 novembre 2016, par sa décision D-2016-170, la Régie annonce une phase 2 dans le présent dossier (la Phase 2) afin de traiter de l'application du Code de conduite et du Transporteur et des impacts, pour le Transporteur, d'exercer la fonction d'exploitant d'installations de production (GOP).

[6] L'audience relative à la Demande se tient du 17 au 29 novembre 2016. Le 5 décembre 2016, le Transporteur dépose sa réplique amendée et le 6 décembre 2016, NEMC demande le retrait de certains éléments de la réplique. Le 7 décembre 2016, le Transporteur répond aux commentaires de l'intervenante.

[7] Le 13 décembre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-185 relative à la demande interlocutoire du Transporteur déposée le 8 décembre 2016 visant à déclarer provisoires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les tarifs proposés des services de transport d'électricité

---

<sup>1</sup> [RLRQ, c. R-6.01.](#)

pour l'année 2017 (les Tarifs proposés), incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier.

[8] La présente décision porte sur la demande de modification des tarifs et conditions de services de transport à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

## 2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

### 2.1 EFFICIENCE

#### Mise à jour du « *portrait d'ensemble* » du Transporteur

[9] 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>2</sup>.

[10] Dans sa décision D-2016-029<sup>3</sup>, la Régie soulignait que les bonifications qu'avait apportées le Transporteur à ce portrait d'ensemble lui permettaient de faire le suivi annuel des résultats des activités du Transporteur sur le plan interne. Elle lui demandait donc de le mettre à jour.

[11] Dans la présente Demande, le Transporteur dépose cette mise à jour sans toutefois y inclure la courbe des ÉTC théoriques. À cet égard, il explique que son modèle d'établissement de cette courbe comportait diverses limites liées, notamment, à la perte de comparabilité du point de départ du modèle, du recours au temps supplémentaire et de l'évolution du portefeuille d'investissement qui entraîne une fluctuation des heures nécessaires et que ne reflètent pas les hypothèses initiales de 2010 du modèle.

---

<sup>2</sup> Décision [D-2015-017](#), p. 27 et 28.

<sup>3</sup> [Pages 21 à 23](#), par. 35, 36, 42 et 43.

Conséquemment, le Transporteur propose de ne plus inclure cette courbe dans le portrait d'ensemble, dans le cadre de ses prochaines demandes tarifaires<sup>4</sup>.

[12] Le Transporteur soutient qu'en l'absence d'une courbe des ÉTC théoriques, c'est la comparaison entre l'évolution des ÉTC et la croissance des besoins du réseau qui permet de démontrer sa performance<sup>5</sup>. Il rappelle que l'évolution des effectifs représente sa performance 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. Il souligne, par ailleurs, que l'optimisation des autres composantes importantes de ses coûts en projets ou de maintenance est, entre autres, assurée par le recours à des pratiques mettant en concurrence des tiers<sup>6</sup>.

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

[13] 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 BPWG mis en place par l'ACÉ.

[14] Il présente les résultats de l'indicateur composite pour chacune des années 2010 à 2014 et fournit ses propres résultats pour l'année historique 2015, ceux des autres entreprises d'électricité participantes étant en cours de compilation. Cet indicateur global combine les résultats de deux indicateurs retenus par l'ACÉ, soit la durée d'interruption de service (T-SAIDI) et le pourcentage relatif aux coûts ainsi que le ratio entre les coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité, et la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels.

[15] Le Transporteur fait valoir que ses résultats, sur l'ensemble de la période de 2010 à 2014, sont meilleurs que la moyenne des entreprises participantes.

[16] Cependant, le Transporteur fait face à la hausse observée des indisponibilités forcées (IF) malgré les avantages liés à la conception de son réseau de transport qui permet de limiter les effets du vieillissement de son parc sur sa clientèle. Cette situation

---

<sup>4</sup> Pièce [B-0050](#), p. 5 et 6.

<sup>5</sup> Pièce [B-0050](#), p. 6.

<sup>6</sup> Pièce [B-0008](#), p. 11 et 12.



engendre un passif d'entretien, ce qui réduit ses marges de manœuvre et pourrait occasionner une dégradation significative de la fiabilité du réseau<sup>7</sup>.

### **Suivi sur les deux initiatives d'amélioration de projets**

[17] Dans le cadre du dossier tarifaire précédent, le Transporteur faisait 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 mentionnait des initiatives en cours et à venir.

[18] Par sa décision D-2016-029, la Régie demandait au Transporteur de détailler les résultats à jour de ses deux initiatives d'amélioration de projet et de préciser l'identité de ses partenaires<sup>8</sup>.

[19] Dans la présente Demande, le Transporteur précise que les partenaires auxquels il référerait alors sont les « parties prenantes » internes à son processus des projets d'investissements à HQÉSP. Il soutient que sa démarche d'amélioration des projets a progressé, d'une part, en implantant une gouvernance globale d'efficience avec HQÉSP et, d'autre, part en identifiant et en implantant plusieurs pistes d'amélioration.

[20] Le Transporteur souligne que HQÉSP a mis en place plusieurs initiatives d'amélioration sur la base de projets apparentés dont la gestion est coordonnée afin d'obtenir des avantages et un contrôle qui ne seraient pas possibles en les traitant isolément. Parmi les initiatives visées, il cite le remplacement des disjoncteurs de modèle PK, la construction des lignes 120 kV, le remplacement des disjoncteurs/réenclencheurs 25 kV et des équipements connexes ainsi que l'initiative d'amélioration concernant le remplacement des systèmes de commande et protection des plateformes de compensation série<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Pièce [B-0008](#), p. 7 à 8.

<sup>8</sup> [Page 23](#), par. 41.

<sup>9</sup> Pièce [B-0008](#), p. 20 à 21.

## **Modèle de gestion des actifs**

[21] Le Transporteur indique que la proportion du parc d'actifs ayant atteint 50 % de sa durée de vie utile est passée de 65 % en 2008 à 76 % en 2016. Il souligne que la forte sollicitation de son parc d'actifs se poursuivra dans les prochaines années. De ce fait, la zone d'optimisation est désormais atteinte pour une grande portion d'actifs sur le réseau, particulièrement dans les postes de transport.

[22] Pour faire face à cette situation, il a développé une stratégie d'efficience qui permet d'optimiser les coûts, tant aux charges qu'aux investissements, pour l'ensemble des interventions sur le réseau de transport. Cette stratégie s'appuie, depuis 2013, sur son modèle de gestion des actifs (MGA) pour réaliser cette optimisation.

[23] Selon le Transporteur, le MGA permet de simuler le vieillissement d'un parc d'actifs de plus d'un million d'appareils, de déclencher des activités en fonction de plus de 200 arbres décisionnels et d'en déduire les coûts requis ainsi que la fiabilité et le niveau de risque résultants.

[24] Il définit le MGA comme un modèle probabiliste qui vise l'équilibre entre la gestion des risques et les ressources requises pour y parvenir. Cette recherche d'équilibre est appuyée par une approche de gestion du risque. Le niveau de risque est utilisé pour établir la rentabilité d'une stratégie d'intervention en comparaison avec une autre. Le Transporteur soutient qu'avec l'âge et l'usage, l'équilibre entre les efforts requis en entretien et le coût du remplacement d'un actif devient graduellement favorable à ce dernier. Le MGA combine ainsi une stratégie de maintenance et une stratégie de pérennité pour poser le meilleur geste au moment opportun.

[25] S'appuyant sur ce modèle, le Transporteur présente, sur un horizon de 10 ans, une première analyse coûts/bénéfices des quatre principaux scénarios qui comparent divers rythmes d'intervention jumelant pérennité et maintenance. Selon lui, le scénario de la maintenance adaptée permet de satisfaire les besoins que présente le vieillissement des actifs au moindre coût.

[26] Selon les résultats de cette projection, la maintenance adaptée permettra de reprendre progressivement le contrôle sur le processus de vieillissement du parc d'actifs.

Le Transporteur vise une stabilisation progressive du nombre d'IF au cours des cinq premières années et un retour au niveau de 2015 au terme des dix ans du plan<sup>10</sup>.

[27] Le Transporteur présente un nouvel indicateur donnant le nombre d'IF et, selon lui, il est représentatif de l'état de fonctionnement des actifs disséminés sur son réseau de transport. Les IF correspondent à des retraits non planifiés d'équipements à des fins de réparation ou de remplacement. Selon lui, cet indicateur permet d'apprécier les effets d'une insuffisance de maintenance puisqu'il traduit la réalité quant à l'état et la disponibilité de ses actifs.

[28] Le Transporteur anticipe que la maintenance adaptée lui permettra d'accroître sa connaissance de l'état du réseau et d'éviter des IF qui, en trop grand nombre, viennent perturber les efforts en maintenance préventive et conditionnelle<sup>11</sup>. Il précise que le défaut de connaître l'état des équipements peut induire une dégradation avancée de ceux-ci et occasionner une hausse inacceptable des IF avec des impacts majeurs sur l'exploitabilité, la maintenabilité et la réalisation de manière efficiente des travaux.

[29] Sur la base des informations dont il dispose et par le biais du MGA, le Transporteur propose un scénario optimisé d'intervention qui permet d'assurer une fiabilité du réseau en mode proactif et ainsi contrôler la hausse des IF.

[30] Il fournit une illustration de sa stratégie de maintien des actifs à partir du cas des transformateurs de puissance dont le nombre d'IF était en hausse de 29 % entre 2010 et 2012 et que, suite aux actions entreprises en termes de maintenance additionnelle et à l'introduction de la maintenance conditionnelle ciblée, ce nombre s'est stabilisé en 2015.

[31] Selon le Transporteur, le nombre d'IF sur l'ensemble de ses équipements a progressé de 34 % entre 2010 et 2015. Avec les ressources dont il dispose actuellement pour la maintenance de ses équipements, il prévoit que le niveau des IF continuera de croître à hauteur de 5 % par année<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Pièce [A-0027](#), p. 212.

<sup>11</sup> Pièce [A-0027](#), p. 221.

<sup>12</sup> Pièce [B-0008](#), p. 13 à 15.

## Maintenance additionnelle

[32] Le Transporteur soutient que la portée des budgets actuels de maintenance est de plus en plus réduite. Il précise que l'augmentation de la maintenance se traduit par une fréquence d'entretien plus élevée, des temps d'entretien plus longs et des coûts d'entretien plus élevés en raison, entre autres, du matériel requis. De plus, la mise à niveau de la maintenance systématique est plus importante du fait du vieillissement du parc. Or, c'est par le biais de la maintenance systématique que le Transporteur peut déceler les situations problématiques et planifier adéquatement les interventions en maintenance conditionnelle ou conditionnelle ciblée, selon le cas.

[33] Le Transporteur précise que son plan directeur, en cours de préparation, met l'accent sur la maintenance. Il soutient que la croissance progressive des activités de pérennité doit s'accompagner d'une augmentation concomitante des activités de maintenance afin d'optimiser l'utilisation des actifs sur leur pleine durée de vie<sup>13</sup>.

[34] Par ailleurs, il insiste sur le fait que, malgré le maintien à un niveau remarquable de l'indice de continuité de service, les limites de son cadre budgétaire actuel et les difficultés grandissantes des équipes dédiées à la maintenance s'accroissent<sup>14</sup>.

[35] Une somme additionnelle de 45 M\$ permettrait ainsi, selon lui, de mieux répondre aux besoins de maintenance et de passer d'un mode réactif à un mode préventif, en augmentant la fréquence et l'intensité des activités de maintenance. De son point de vue, dans le contexte opérationnel actuel, la hausse des IF et la conduite de ses activités de maintenance amplifient les enjeux d'exploitabilité et la complexification des travaux de maintenance<sup>15</sup>.

[36] Il souligne que l'augmentation des IF engendre une augmentation du risque de mettre le réseau en contingences non planifiées, ce qui peut générer des pertes d'alimentation de clients et une dégradation de la qualité de l'onde. Le Transporteur précise que toutes les situations d'IF complexifient la gestion de la maintenance et de l'entretien et ont un impact sur les marges de manœuvre et le maintien de la sécurité du réseau<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Pièce [A-0027](#), p. 29.

<sup>14</sup> Pièce [A-0027](#), p. 34.

<sup>15</sup> Pièce [A-0027](#), p. 159 et 160.

<sup>16</sup> Pièce [A-0027](#), p. 173.

[37] Il insiste également sur les contraintes liées à la dangerosité des installations et les mesures concomitantes en matière de sécurité et d'accessibilité aux installations. L'augmentation des IF et de la maintenance corrective et la présence de zones d'accès limitées posent de sérieux défis à la réalisation de la maintenance planifiée. Pour chaque heure consacrée à la maintenance préventive, l'équivalent de 30 à 40 minutes est consacré à une maintenance en mode réactif. Ces opérations en mode correctif pèsent sur la réalisation de son plan de maintenance en mode préventif<sup>17</sup>.

[38] Le Transporteur souligne l'importance de mettre à jour progressivement le MGA qui reflète actuellement les spécifications des fournisseurs. Il précise que ce calibrage est inclus dans les ressources demandées et représente 7 à 8 M\$ pour permettre de faire des inspections additionnelles et ainsi s'assurer du caractère réaliste du modèle<sup>18</sup>.

[39] Toutefois, interrogé sur le montant de 45 M\$ en maintenance additionnelle en lien avec le budget actuel de la maintenance, le Transporteur mentionne ne pas disposer d'une comptabilité par activité qui permette de se prononcer avec précision sur le budget actuel de maintenance. Ce type d'exercice est, selon lui, difficile à réaliser puisque ses équipes affectées à la maintenance travaillent également sur d'autres projets en pérennité, comme le remplacement des disjoncteurs de modèle PK<sup>19</sup>. Néanmoins, il ajoute :

*« [...] Et le contrôleur propose même de travailler dès à présent une méthode de suivi des coûts directs. On sait qu'on ne fait pas de comptabilité, mais il y a peut-être moyen de bâtir quelque chose dans ce sens-là, et il serait en mesure de revenir là-dessus sur qu'est-ce que ça a donné cet exercice-là »<sup>20</sup>.*

## Rentabilité économique

[40] Dans sa décision D-2016-029, la Régie indiquait qu'elle s'interrogeait sur les résultats anticipés de la stratégie du Transporteur. Elle jugeait que les résultats qu'il a présentés sont trop fragmentaires et qu'il « *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* ». Elle requérait du Transporteur une preuve étayée à cet égard. Cette preuve devait, notamment, « *faire état de la rentabilité économique des actions*

---

<sup>17</sup> Pièce [A-0027](#), p. 179.

<sup>18</sup> Pièce [A-0027](#), p. 37 et p. 102.

<sup>19</sup> Pièce [A-0030](#), p. 128 et 129.

<sup>20</sup> Pièce [A-0034](#), p. 40 et 41.

*entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme* »<sup>21</sup>.

[41] Lors de l'audience, dans l'optique d'obtenir une analyse coût-bénéfice qui irait au-delà de considérations internes en lien avec les résultats du MGA et du fonctionnement du réseau du Transporteur, la Régie demande à ce dernier de soumettre une analyse qui permettrait de constater les coûts évités des effets perturbateurs liés aux IF<sup>22</sup>.

[42] En réponse à cette demande, le Transporteur présente la méthodologie et les conclusions initiales de son évaluation visant à mesurer « *la valeur économique de l'impact sur l'économie qu'une panne [induite par une IF non résolue] pourrait occasionner* »<sup>23</sup>.

[43] Dans cette optique, il propose de calculer les coûts évités selon deux méthodes. La première consiste à démontrer qu'une maintenance préventive aurait pu éviter des pannes dont les impacts financiers pour les clients peuvent être très importants lorsqu'on considère la notion de « Value of Loss of Load » (soit la « *valeur que les gens sont prêts à payer pour l'électricité* » en se basant sur les résultats d'une étude réalisée en 2013 pour l'économie américaine, le Transporteur estime cette valeur pour le Québec en fonction des différents types de charges, à 140 M\$/MWh pour les clients résidentiels, 11 000 \$/MWh pour les clients industriels et 22 800 \$/MWh pour les clients commerciaux<sup>24</sup>.

[44] La deuxième méthode est basée sur les effets perturbateurs liés aux IF dont l'impact sur l'efficacité, la fiabilité du service et la dégradation additionnelle est évalué, respectivement, à 125 M\$ à l'échelle de l'économie québécoise, 74 M\$ et 150 M\$.

[45] L'impact partiel du programme de maintenance adaptée en termes de coûts évités est donc évalué à environ 350 M\$, comparativement à un coût de la mise à niveau de la maintenance de 450 M\$ sur 10 ans<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> [Pages 22 et 23](#), par. 40.

<sup>22</sup> Pièce [A-0032](#), p. 305 et 306.

<sup>23</sup> Pièce [A-0034](#), p. 22.

<sup>24</sup> Pièce [B-0121](#), p. 7.

<sup>25</sup> Pièce [B-0121](#), p. 11.

[46] Le Transporteur est conscient que cette estimation mérite d'être raffinée et bonifiée. Les impacts sur la disponibilité de transit, sur le respect de la conformité et sur l'image n'ont pu, quant à eux, être estimés faute de temps.

[47] C'est pourquoi, en lien avec sa demande de maintenance additionnelle et afin de donner suite à son analyse de rentabilité économique, le Transporteur propose dans le cadre de son dossier tarifaire 2018, de faire un suivi quant à :

- l'évolution des IF pour 2016 en date du 31 décembre 2016;
- un compte-rendu de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle en faisant rapport sur la dotation et différents facteurs qui pourraient être présentés au cours de six premiers mois de l'année 2017;
- la poursuite de la quantification en termes de coûts évités par la réduction des IF.

[48] Par ailleurs, à la suite d'une année de mise en œuvre, le Transporteur propose d'introduire un bilan dont la fréquence reste à déterminer et qui ferait état des résultats obtenus, sur un horizon de temps qu'il jugerait approprié. Ce bilan pourrait inclure :

- une évolution annuelle des IF;
- les évolutions des risques réels *versus* les risques simulés;
- et un bilan de mise en œuvre<sup>26</sup>.

### **Cible ex-ante de gains d'efficience aux charges nettes d'exploitation**

[49] Le Transporteur reconnaît que sa structure de coûts pour l'année 2017, dans son essence, demeure inchangée mais qu'il est impératif pour lui de se doter des moyens nécessaires pour maintenir la flexibilité de gestion requise lui permettant d'avoir l'opportunité de réaliser la cible d'efficience envisagée. Ces moyens comportent deux volets, soit les mesures d'efficience initiées et poursuivies à ce jour et les ressources financières additionnelles requises en matière de maintenance. Dans ce contexte, le Transporteur reconnaît une cible d'efficience de 2 % pour 2017.

---

<sup>26</sup> Pièces [B-0121](#), p. 12, et [A-0034](#), p. 39 et 40.

[50] L'AHQ-ARQ recommande de ne pas reconnaître de montant additionnel en maintenance pour 2017 tant qu'une justification économique probante et qu'un indicateur d'IF avec impact n'auront pas été présentés par le Transporteur. L'intervenant considère que le Transporteur amplifie l'impact des IF sur la fiabilité du réseau. Très peu d'IF affectent, selon lui, l'IC-Transport et l'exercice auquel s'est efforcé de répondre le Transporteur en matière de coûts évités n'est pas suffisant pour répondre à ce fardeau de preuve<sup>27</sup>.

[51] Le Transporteur réplique que l'IC-Transport n'est pas un indicateur valable de la fiabilité du parc d'actifs. Il soutient que se limiter aux nombres d'IF ayant un impact sur l'IC-Transport fait en sorte d'ignorer la majorité des actifs du Transporteur et constitue une vision limitée et réductrice de son rôle<sup>28</sup>. Il cite, à cet égard, le réseau de transport principal, les postes de départ, la majorité des équipements des postes sources, les équipements de compensation et les automatismes dans les postes satellites.

[52] L'AQCIE-CIFQ recommande également de ne pas accorder le montant de 45 M\$ pour la maintenance additionnelle. Le Transporteur n'a pas démontré, selon l'intervenant, que le niveau de risque initial n'était pas acceptable et n'a pas pu fournir d'indications concrètes relativement à l'impact de l'augmentation du risque de défaillance pour les clients. En lien avec l'analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle, l'AQCIE-CIFQ est d'avis qu'il faudrait approfondir cette évaluation afin de déterminer si les gains d'efficience permettent de compenser le montant demandé<sup>29</sup>.

[53] Selon la FCEI, la stratégie proposée est préférable au statu quo. Elle soutient la demande de maintenance additionnelle mais plaide que l'indicateur des IF n'est pas suffisamment développé. Le Transporteur devrait rechercher des indicateurs susceptibles d'être mesurables, représentatifs et alignés sur les objectifs poursuivis, soit la fiabilité et la maintenabilité. L'intervenante estime, par ailleurs, que le Transporteur doit poursuivre ses travaux portant sur une stratégie de maintenance et sur les modèles de simulation afin de pouvoir faire un lien entre la stratégie et son impact ultimement sur l'IC-Transport<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Pièce [A-0038](#), p. 33 à 38.

<sup>28</sup> Pièce [B-0135](#), p. 7.

<sup>29</sup> Pièce [A-0034](#), p. 234 à 236.

<sup>30</sup> Pièce [A-0039](#), p. 225 à 230.



[54] Le GRAME considère que la stratégie de maintenance du MGA est ciblée et adaptée au parc d'actifs. Cette stratégie pourra contribuer à limiter ou réduire les risques de défaillance et de bris d'équipement qui sont à l'origine de déversements de produits dangereux dans l'environnement. L'intervenant est d'avis que la Régie devrait toutefois exiger la mise en place d'un suivi serré des travaux réalisés dans le cadre des dossiers subséquents. Ce suivi annuel et les autorisations subséquentes devraient être assujettis à une obligation de performance et à une réduction de l'indicateur des IF<sup>31</sup>.

[55] SÉ-AQLPA soutient que la Régie possède suffisamment d'éléments pour autoriser la dépense récurrente de 45 M\$ en maintenance additionnelle. Selon l'intervenant, il ne faut pas établir de corrélation entre l'IC-Transport et l'indicateur des IF qui reflètent un indicateur de première contingence mieux à même de détecter en temps réel une problématique sur le réseau. SÉ-AQLPA est d'avis que le Transporteur a démontré, à partir de son MGA et de son plan d'affaires en élaboration, son intention de s'attaquer au défi de maintenance de son réseau.

[56] La Régie constate que, dans le cadre de son contexte opérationnel actuel, le Transporteur insiste sur les limites de plus en plus importantes de son cadre budgétaire. La Régie en retient que l'enveloppe dont dispose le Transporteur pour faire de la maintenance est très sollicitée.

[57] La Régie note aussi de la preuve du Transporteur la part croissante des vieux équipements dans son parc (effet volume) et l'impact de la maintenance accrue requise par ces équipements vieillissants (effet dégradation). La Régie constate que l'impact combiné de ces deux effets est de restreindre graduellement l'enveloppe actuellement destinée à la maintenance.

[58] Par ailleurs, la Régie retient que le Transporteur ne dispose pas d'une comptabilité par activité lui permettant de déterminer l'ordre de grandeur du budget actuel de maintenance, ni l'importance relative de la maintenance additionnelle demandée par rapport à ce qu'il y consacre actuellement.

[59] La Régie est d'avis que la démonstration du Transporteur est concluante quant au manque de ressources en maintenance et aux risques que fait peser cette situation sur la gestion du réseau de transport. Elle retient, en particulier, l'impact en termes

---

<sup>31</sup> Pièce [A-0039](#), p. 247 à 249.

d'exploitabilité et de complexification des travaux de maintenance requis pour le bon fonctionnement du réseau.

[60] La Régie note le besoin formulé par le Transporteur de calibrer son modèle afin qu'il réponde à l'état réel de son réseau et de ses actifs et qu'il soit en mesure de répondre de façon appropriée aux besoins de son parc d'actifs.

[61] La Régie conclue que l'augmentation des IF peut entraîner une détérioration du parc d'actifs du Transporteur et, en conséquence, un risque potentiel sur ses opérations et sur la clientèle.

[62] La Régie ne retient pas l'avis de l'AQCIE-CIFQ selon lequel le Transporteur n'a pas fourni d'indications concrètes relativement à l'impact, pour les clients, de l'augmentation du risque de défaillance. Elle est d'avis que la preuve du Transporteur a démontré des enjeux réels liés aux IF mais partage, néanmoins, l'avis de l'intervenant à l'effet que le Transporteur doit approfondir son analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle.

[63] La Régie partage les préoccupations de l'AHQ-ARQ<sup>32</sup> et de la FCEI<sup>33</sup> relatives au besoin de raffinements qui pourraient être apportés à l'indicateur des IF, afin de tenir compte soit de l'impact, soit de la durée des IF. Elle constate, d'ailleurs, que le Transporteur est conscient des bonifications à apporter à ses estimations mais que, dans l'état actuel de son réseau, il cherche surtout à freiner la hausse des IF qui pourrait devenir ingérable<sup>34</sup>.

[64] Tel que mentionné par la FCEI, la Régie juge que la stratégie du Transporteur demeure une option préférable au statu quo.

[65] La Régie apprécie les efforts du Transporteur afin de calculer les coûts évités des effets perturbateurs liés aux IF. Ces calculs, bien que préliminaires, lui permettent d'être rassurée quant au caractère juste et raisonnable de la somme demandée par le Transporteur pour déployer pleinement son MGA.

---

<sup>32</sup> Pièce [A-0038](#), p. 33 à 38.

<sup>33</sup> Pièce [A-0039](#), p. 225 à 230.

<sup>34</sup> Pièce [A-0030](#), p. 205.

[66] Toutefois, la Régie demeure prudente, compte tenu des éléments de preuve qui demeurent à compléter. Elle considère que la preuve au dossier fournit un ordre de grandeur quant aux externalités engendrées par un arrêt du service de transport à la suite d'une IF majeure sur le réseau.

**[67] En conséquence, la Régie autorise, exclusivement pour l'année 2017, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.**

**[68] Elle requiert du Transporteur qu'il dépose, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une preuve comportant les éléments de suivi proposés par le Transporteur en audience, à savoir :**

- **un suivi de l'évolution des IF au 31 décembre 2016;**
- **un rapport reflétant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au cours de six premiers mois de 2017;**
- **une analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans, basée sur une quantification des coûts évités par la réduction des IF, en identifiant les hypothèses méthodologiques et les résultats de l'analyse.**

[69] La Régie constate également l'ouverture du Transporteur quant à la présentation de suivis à la suite d'une année de mise en œuvre. En outre, le Transporteur propose la mise en place d'une méthode de suivi annuel portant sur l'utilisation des charges en maintenance additionnelle<sup>35</sup>. **La Régie accueille la proposition du Transporteur et lui ordonne de mettre en place un tel suivi. La Régie tiendra une rencontre administrative à ce sujet en 2018.**

[70] **La Régie ordonne au Transporteur d'entreprendre le développement d'un indicateur IF prenant en compte l'impact sur le réseau et la durée des IF, pour la période de 2010 à 2016. Elle lui ordonne également de fournir, dans le cadre du prochain dossier tarifaire les données de base et les résultats du calcul reflétant le degré de corrélation avec le niveau de risque.**

---

<sup>35</sup> Pièce [A-0034](#), p. 40.

[71] Dans les circonstances, la Régie ne retient pas la proposition du GRAME<sup>36</sup> selon laquelle la reconnaissance des ressources en maintenance additionnelle pour les années 2018 et subséquentes serait liée à l'atteinte d'une obligation de performance liée à une réduction des IF.

**[72] Par ailleurs, la Régie prend acte des résultats de l'analyse portant sur le portrait d'ensemble et accepte les motifs pour lesquels le Transporteur souhaite en retirer la courbe des ÉTC théoriques. Elle juge donc opportun de ne plus reproduire cet indicateur dans le portrait d'ensemble dans les prochains dossiers tarifaires du Transporteur.**

**[73] La Régie demande au Transporteur, aux fins du suivi de son efficacité interne, de mettre à jour ce portrait d'ensemble ainsi que l'analyse des résultats dans le cadre des prochains dossiers tarifaires.**

[74] En regard du suivi relatif à la démarche d'amélioration de projet du Transporteur, la Régie est satisfaite des informations additionnelles fournies.

[75] En ce qui a trait à la cible d'efficacité pour les CNE, comme le souligne le Transporteur, la reconnaissance d'un montant supplémentaire en maintenance lui procure une plus grande souplesse de gestion, lui permettant de réaliser la cible d'efficacité de 2 %.

**[76] En conséquence, la Régie fixe à 2 % la cible d'efficacité pour l'année témoin 2017.**

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

### **2.2.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE**

[77] Le Transporteur présente les résultats de 2011 à 2015 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. Il met

---

<sup>36</sup> Pièce [A-0039](#), p. 247 à 249.

également à jour les tableaux récapitulatifs de l'évolution de ces indicateurs et des données de base pour les ratios de coûts.

[78] En ce qui a trait plus particulièrement à l'indicateur de qualité de service, le Transporteur mentionne que les résultats de cette année reposent sur un seul plan d'action, comparativement à quatre en 2014 et neuf l'année précédente. Il indique avoir entrepris une démarche de consultation avec le Distributeur afin de définir une nouvelle base d'évaluation de la qualité de service de transport offerte. Cette réévaluation s'inscrit dans le contexte de l'évolution de son contexte d'affaires et des objectifs de l'entreprise.

[79] En matière de fiabilité de service, la valeur globale de l'IC-Transport, soit 0,31 h/client, est inférieure à la valeur obtenue en 2014, et s'explique par un climat météorologique plus clément. Toutefois, en ce qui a trait à l'IC-Opérationnel, la valeur 2015 est supérieure à celle de 2014 partiellement en raison d'une hausse des interruptions planifiées pour la réalisation de travaux de maintenance nécessaires au maintien de la fiabilité du réseau.

[80] Pour l'ensemble de la période de 2011 à 2017, l'évolution des coûts en fonction de la capacité du réseau est maintenue en deçà de la croissance de l'IPC, et ce, malgré les besoins additionnels associés à la croissance du réseau et au vieillissement du parc d'actifs.

[81] En ce qui a trait aux indicateurs environnementaux, le Transporteur souligne, d'une part, une légère augmentation de la superficie des emprises de lignes à entretenir et, d'autre part, une réduction de la superficie traitée mécaniquement.

[82] Enfin, en lien avec son MGA, le Transporteur propose que soit intégré le nouvel indicateur des IF parmi ceux dont il fait le suivi dans le cadre de ses dossiers tarifaires. Il considère que cet indicateur constitue la meilleure mesure de l'état global du parc d'équipement dont il a la gestion :

*« L'IF est un indicateur de choix pour le Transporteur et la Régie car il permettra de constater, dans un horizon de moyen terme, si les actions du Transporteur en maintenance systématique et conditionnelle permettront de contenir la dégradation annoncée des actifs »<sup>37</sup>.*

---

<sup>37</sup> Pièce [B-0133](#), p. 14.

[83] Comme mentionné précédemment, l'AHQ-ARQ soutient que l'indicateur IF proposé par le Transporteur devrait être davantage raffiné afin de tenir compte de l'impact et de la durée des IF.

[84] Le GRAME mentionne, quant à lui, que, par souci d'allégement réglementaire, les coûts projetés des déversements accidentels devraient être divulgués systématiquement lors des dossiers tarifaires<sup>38</sup>.

[85] En ce qui a trait aux raffinements de l'indicateur IF, le Transporteur soutient qu'il est approprié de le retenir tel qu'il le propose, d'en constater l'évolution sur quelques années et, selon les résultats obtenus, d'y apporter ou non des ajustements<sup>39</sup>.

**[86] Afin d'assurer un suivi adéquat de la performance à venir du Transporteur relativement à la progression des IF dans un contexte de vieillissement et de dégradation de ses actifs, la Régie accueille la proposition du Transporteur d'intégrer l'indicateur des IF dans la liste des indicateurs pour lesquels il doit faire rapport annuellement.**

[87] La Régie constate que cet indicateur de première génération est celui sur lequel le Transporteur se base pour valider la pertinence de son MGA et de sa stratégie basée sur la maintenance additionnelle.

**[88] La Régie accepte la proposition de l'AHQ-ARQ quant au développement de l'indicateur IF de seconde génération.**

[89] La Régie rappelle, par ailleurs, que les indicateurs liés aux déversements accidentels portent sur leur nombre et leur taux de récupération. Elle ne juge pas utile d'exiger du Transporteur une divulgation systématique de leurs coûts.

---

<sup>38</sup> Pièce [C-GRAME-0019](#), p. 5.

<sup>39</sup> Pièce [B-0133](#), p. 14.

## 2.2.2 OBJECTIFS CORPORATIFS

[90] Le Transporteur fait état des objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable. En termes d'établissement des revenus requis, il s'agit d'un coût anticipé de 1,6 M\$. Le Transporteur analyse les résultats de l'année 2015 et présente les objectifs corporatifs établis pour l'année de base 2016<sup>40</sup>. Les objectifs corporatifs relatifs à l'année témoin 2017 n'ayant pas encore été approuvés par le CA, le Transporteur ne peut les déposer.

[91] Pour l'année 2016, il revoit la composition de sa grille d'objectifs corporatifs afin de mieux l'aligner avec les quatre stratégies qui composent le Plan stratégique 2016-2020 d'Hydro-Québec. Ainsi, il ajoute trois nouveaux objectifs, soit :

- la satisfaction générale de la population, avec une pondération de 1,5 sur 30,0;
- l'indice global d'engagement des employés du Transporteur, avec une pondération de 3,0 sur 30,0;
- la disponibilité des neuf groupes convertisseurs des quatre principales interconnexions, avec une pondération de 3,0 sur 30,0.

[92] Le Transporteur revoit aussi la pondération de certains objectifs en diminuant celle de l'objectif sur les demandes d'investissements, du taux de fréquence des accidents et du bénéfice net réglementaire.

[93] En audience, il fait part de son intention de modifier la composition des indicateurs formant ses objectifs corporatifs. Il compte sélectionner ceux qui vont motiver ses effectifs et mettre l'accent sur la maintenance en intégrant trois ou quatre indicateurs, dont celui des IF. Il précise également que les niveaux des objectifs retenus verront leurs seuils réévalués de manière à hausser les attentes sur le plan corporatif<sup>41</sup>.

[94] L'AHQ-ARQ considère que les cibles de quatre des six objectifs reconduits pour 2016 ne sont pas suffisamment ambitieuses. Il réfère, à cet égard, à celles fixées pour l'objectif « Disponibilité des neuf groupes convertisseurs ».

---

<sup>40</sup> Pièce [B-0010](#), p. 23 à 29.

<sup>41</sup> Pièce [A-0027](#), p. 96 à 99.

[95] L'intervenant recommande de ne pas reconnaître un montant de 1,0 M\$ sur 1,6 M\$ réclamés, associé aux objectifs corporatifs, dans le revenu requis de 2017, soit 65 % des coûts du régime de rémunération incitative selon la performance<sup>42</sup>.

[96] À cet égard, le Transporteur souligne que ce montant de 1,6 M\$ est estimé en prenant pour hypothèse un degré d'atteinte des résultats à la cible de 67 %. La recommandation de l'intervenant ne devrait pas, selon lui, être prise en compte par la Régie puisque sa prévision considère déjà une réduction du même ordre.

[97] SÉ-AQLPA propose de reconnaître les objectifs corporatifs du Transporteur, sauf pour la quantité de demandes d'autorisation d'investissements et les mises en service qui ne devraient pas faire partie des objectifs corporatifs. L'intervenant soutient également qu'un seuil, une cible et un idéal plus ambitieux devraient être établis pour l'IC-Transport, alors que l'objectif de conformité aux normes de fiabilité de la NERC devrait toujours être de zéro non-conformité<sup>43</sup>.

[98] La Régie rappelle que, bien que la détermination des objectifs corporatifs relève du Transporteur, il lui revient d'autoriser les budgets qui y sont associés, si elle les juge raisonnables.

[99] La Régie prend acte de l'introduction des trois nouveaux indicateurs en lien avec le Plan stratégique 2016-2020 d'Hydro-Québec.

[100] La Régie note, en outre, que l'indicateur de satisfaction générale de la population à l'égard d'Hydro-Québec retenu par le Transporteur est en lien avec l'ensemble des activités d'Hydro-Québec, et qu'aucun indicateur de la satisfaction de la clientèle du Transporteur ne figure dans les objectifs corporatifs de la catégorie de clients. Elle constate, également, que la pondération attribuée à cet indicateur est le résultat d'une diminution de celle liée aux investissements. Enfin, la Régie observe que la baisse de la pondération de l'indice lié aux bénéfiques profite au nouvel indicateur lié aux interconnexions.

---

<sup>42</sup> Pièce [C-AHQ-ARO-0012](#), p. 23.

<sup>43</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0013](#), p. 20.



[101] Finalement, la Régie s'interroge sur l'absence d'un indicateur lié au respect des charges d'exploitation du Transporteur, compte tenu de l'importance que représente le contrôle de ces charges dans le contexte du Transporteur.

[102] La Régie prend bien note des efforts entrepris par le Transporteur pour redéfinir, en 2017, ses objectifs corporatifs ainsi que les cibles et les seuils à atteindre en vue de s'assurer de leur caractère ambitieux, tel qu'annoncé par le président du Transporteur. Toutefois, la Régie considère que la preuve au dossier ne fait pas la démonstration du caractère ambitieux des objectifs.

[103] De plus, la Régie juge qu'il serait bénéfique, tant pour le Transporteur que sa clientèle, que ses objectifs corporatifs soient davantage centrés sur ses activités de transport et le service à sa clientèle.

**[104] En conséquence, la Régie retranche 0,6 M\$, pour l'année témoin 2017, du montant de 1,6 M\$ associé au régime de rémunération incitative.**

## **2.3 BALISAGE**

[105] En 2015, le Transporteur a participé aux balisages externes de PA Consulting Group (PA Consulting), du BPWG de l'ACÉ et du groupe TSO.

[106] Il présente les résultats des balisages de PA Consulting et de l'ACÉ pour la période de 2010 à 2014, ainsi que ceux du TSO pour la période de 2011 à 2013.

[107] Il précise que les balisages de l'ACÉ ont été réalisés par le COPE jusqu'en 2011, puis coordonnés et réalisés depuis 2012 par le BPWG.

[108] Le comité responsable du balisage au sein du TSO poursuit une réflexion quant à une refonte de son processus de balisage. Puisqu'il n'y a pas eu de collecte de données au cours de l'année 2015, le Transporteur présente les résultats de ce balisage pour tous les participants pour la période de 2012 à 2013 et ajoute ses propres résultats pour l'année 2014.

[109] Par ailleurs, en suivi à une demande de la Régie, le Transporteur dépose une preuve en lien avec la rentabilité économique des nouvelles pratiques d'approvisionnement. À cet égard, le Transporteur réfère à l'extrait suivant de la décision D-2016-029 :

*« le Transporteur [...] ne précise pas les coûts additionnels potentiellement attribuables aux spécifications supérieures de ses équipements par rapport aux standards de l'industrie, et particulièrement lorsqu'ils sont utilisés dans la partie sud de son Territoire »<sup>44</sup>.*

[110] À cet égard, il réitère que tous ses équipements sont conformes aux spécifications de l'industrie, incluant les spécifications reliées aux conditions de son réseau, comme le reconnaît la norme de la Commission Electrotechnique Internationale.

[111] Il insiste sur le fait que la rentabilité économique de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement a été démontrée dans le cadre des dossiers antérieurs. Il précise que la standardisation des équipements et les gels de conception d'une durée de cinq ans sont au cœur de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement depuis 2008. Les principaux avantages de la standardisation sont liés notamment à la diversité et la sécurité d'approvisionnement, les délais de livraison garantis et la réduction des coûts des équipements, des inventaires des équipements stratégiques ainsi que des délais du processus interne. Selon lui, ces bénéfices n'auraient pas été réalisés sans la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

[112] L'AHQ-ARQ constate, malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, le besoin de poursuivre au-delà de 2014 la réduction de certains coûts du Transporteur.

[113] La Régie est satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur. **Elle lui demande de mettre à jour cette analyse dans le cadre de chacun de ses dossiers tarifaires.**

[114] En ce qui a trait aux spécifications supérieures des équipements du Transporteur par rapport aux standards de l'industrie, la Régie juge que le complément de preuve fourni par le Transporteur ne répond pas à l'ordonnance formulée dans la décision

---

<sup>44</sup> Dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 28, par. 71.

D-2016-029. En particulier, le Transporteur évoque les bénéfices liés à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement sans toutefois les quantifier. La Régie juge toujours utile de connaître cette quantification des bénéfices en regard des coûts supplémentaires associés à cette standardisation des équipements, tel que le mentionnait dans sa décision D-2016-029<sup>45</sup>.

**[115] Elle réitère donc la demande formulée dans sa décision D-2016-029 et s'attend à ce que le Transporteur, dans son prochain dossier tarifaire, appuie son allégation, par des études et des chiffres à l'appui démontrant que les bénéfices dégagés par la standardisation des équipements sont supérieurs aux coûts engendrés par cette dernière, notamment en ce qui a trait à la mise en place d'équipements qui, en raison de cette standardisation, possèdent des spécifications supérieures à celles qui seraient requises par un projet.**

### **3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES**

#### **3.1 DÉLAI SUPPLÉMENTAIRE POUR LE DÉPÔT DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS D'INVESTISSEMENT**

[116] Le Transporteur demande, pour ses prochains rapports annuels, un délai supplémentaire pour le dépôt de la pièce HQT-5, Document 1 « État d'avancement des projets d'investissement d'une valeur égale et supérieure à 25 M\$ »<sup>46</sup>.

[117] Il propose que le dépôt de cette pièce se fasse au plus tard à la plus éloignée des deux dates suivantes :

- le dernier jour ouvrable du mois de mai de l'année suivant l'année visée par le rapport annuel à déposer; ou
- la date d'échéance ultime de dépôt des autres pièces des prochains rapports annuels, soit dans les 60 jours suivant la date de publication du rapport annuel d'Hydro-Québec pour l'année visée par le rapport annuel à déposer.

---

<sup>45</sup> [Page 28](#), par. 71.

<sup>46</sup> Pièce [HQT-5](#), Document 1, du Rapport annuel 2015.

[118] Le Transporteur explique que la préparation de certaines pièces de son rapport annuel est tributaire du moment de la publication du rapport annuel d'Hydro-Québec. La pièce HQT-5, Document 1, comprend des prévisions d'investissement mises à jour au cours des quatre premiers mois de l'année suivant la période visée par le rapport annuel du Transporteur. Il soutient que la préparation de cette pièce, contrairement aux informations exigées par la décision D-2002-175, n'est pas subordonnée à la publication du rapport annuel d'Hydro-Québec, mais dépend plutôt de la disponibilité des données produites à la suite de cette mise à jour. De plus, cette pièce exige une contribution significative et soutenue de plusieurs collaborateurs des groupes HQÉSP et Technologies de l'information et des communications.

[119] Il fait valoir que la prise en compte de telles données actualisées permet à la Régie de disposer de l'information disponible la plus à jour quant aux prévisions des coûts de chacun des projets d'investissement d'une valeur égale ou supérieure à 25 M\$ nécessitant un suivi dans le cadre des rapports annuels du Transporteur. Cet exercice assure une vue d'ensemble actualisée des prévisions pour les projets d'investissement visés et se termine au début du mois de mai de chaque année. Ne pas tenir compte de l'échéance demandée engendrerait, selon le Transporteur, des écarts dans les prévisions de coûts des investissements par projet qui se reflèteraient dans son prochain dossier tarifaire.

[120] **La Régie autorise, pour les motifs invoqués par le Transporteur, le délai demandé pour le dépôt du document « État d'avancement des projets d'investissement d'une valeur égale et supérieure à 25 M\$ » des prochains rapports annuels. Le dépôt de ce document se fera donc, au plus tard, à la plus éloignée des deux dates suivantes :**

- **le dernier jour ouvrable du mois de mai de l'année suivant l'année visée par le rapport annuel à déposer; ou**
- **la date d'échéance ultime de dépôt des autres pièces des prochains rapports annuels, soit dans les 60 jours suivant la date de publication du rapport annuel d'Hydro-Québec pour l'année visée par le rapport annuel à déposer.**

### 3.2 REMPLACEMENT DES DISJONCTEURS DE MODÈLE PK

[121] Par sa décision D-2016-077<sup>47</sup>, la Régie autorisait la création d'un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser les frais liés au remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

[122] Dans sa demande initiale, le Transporteur présente ce CFR comme étant le « CFR – Disjoncteurs PK prioritaires » et demande la création d'un nouveau CFR pour les disjoncteurs PK résiduels, soit le « CFR – Disjoncteurs PK résiduels ».

[123] Le 22 novembre 2016, à la suite de la décision D-2016-174<sup>48</sup>, il retire sa demande de création d'un nouveau CFR et précise que sa Demande porte désormais sur la seule disposition du CFR autorisé par la décision D-2016-077.

[124] Le Transporteur présente l'impact de la réduction des durées de vie utile des disjoncteurs de modèle PK sur la charge d'amortissement.

**TABLEAU 1**  
**IMPACT DE LA RÉDUCTION DES DURÉES DE VIE UTILE DES DISJONCTEURS**  
**DE MODÈLE PK SUR LA CHARGE D'AMORTISSEMENT**

Révisions des durées de vie utile					
Catégorie et désignation	Année du changement	Ancienne durée de vie utile	Nouvelle durée de vie utile	Impact sur la charge d'amortissement (M\$)	
				Année de base	Année témoin
				2016	2017
63 disjoncteurs PK - travaux urgents (1)	2016	30 ans	8 mois	14,4	0,0
217 disjoncteurs PK - résiduels (1)	2016	30 ans	20 mois	32,5	54,1
Actifs connexes (2)	2016 / 2017	20 - 50 ans	8 - 24 mois	0,6	9,9
<b>Total</b>				<b>47,5</b>	<b>64,0</b>
				(3)	(4)

(1) Inclus aux catégories d'immobilisations ayant une durée de vie utile de 30 ans.

(2) Inclus aux catégories d'immobilisations ayant des durées de vie utile entre 20 ans et 50 ans.

(3) Inclus dans le CFR autorisé dans la décision D-2016-077.

(4) Inclus dans le CFR demandé dans le cadre du présent dossier.

Source : Pièce B-0042, tableau 2, p. 11.

<sup>47</sup> [Page 13](#), par. 55 et 14.

<sup>48</sup> [Page 20](#), par. 82.

[125] Il précise que la durée de vie utile des disjoncteurs résiduels de modèle PK a été revue à la baisse à compter du 1<sup>er</sup> mai 2016, afin que leur amortissement se termine à la fin prévue de leur remplacement. La valeur nette comptable au moment de la révision de la durée de vie a ainsi été répartie linéairement sur 20 mois, soit huit mois en 2016 et douze mois en 2017<sup>49</sup>.

[126] Le Transporteur propose une disposition du CFR sur deux ans. Cette stratégie permet de conserver les résultats d'une répartition selon la durée du projet d'investissement correspondant, ce qui donne lieu à un décalage d'un an des impacts sur les revenus requis.

[127] Il illustre l'impact, sur les revenus requis et les tarifs de la disposition du CFR sur une période variant de deux à cinq ans, cinq ans étant l'horizon maximal retenu par la Régie dans sa décision D-2009-015<sup>50</sup> pour l'amortissement de retrait d'actifs d'ordre exceptionnel. L'impact sur le tarif de 2017 varie d'une augmentation de 1,29 \$/kW selon une disposition du CFR sur 2 ans, à 0,52 \$/kW pour une disposition sur cinq ans<sup>51</sup>.

[128] Le Transporteur souligne que l'avantage d'une disposition sur un horizon plus grand est de lisser les impacts sur les revenus requis, tandis que les inconvénients relèvent de l'accroissement du coût total versé aux revenus requis, en raison de la comptabilisation de frais financiers sur une période prolongée et d'une rémunération d'actifs qui ne sont plus utiles à la prestation du service<sup>52</sup>.

[129] L'AQCIE-CIFQ considère qu'il y a lieu d'examiner le montant d'amortissement lié aux disjoncteurs de modèle PK et le caractère prudemment acquis et utile des actifs concernés, en conformité avec l'article 49.1 de la Loi. Il souligne que plusieurs bris ont été constatés sur ces disjoncteurs entre 1985 et 2003<sup>53</sup>.

[130] De plus, en 2003, le Transporteur a produit une étude comparant, selon plusieurs aspects, la remise à neuf des disjoncteurs de modèle PK et leur remplacement par des disjoncteurs SF<sub>6</sub>. Le remplacement a alors obtenu une cote globale de 699, alors que celle de la remise à neuf était de 657<sup>54</sup>. Notamment, l'aspect sécurité de la remise à neuf avait

---

<sup>49</sup> Pièce [B-0063](#), R4.1, p. 14 et 15.

<sup>50</sup> [Page 30](#).

<sup>51</sup> Pièce [B-0063](#), R3.2 et 3.3, p. 11 à 13. (hyperliens à modifier)

<sup>52</sup> Pièce [B-0063](#), R3.1, p. 10 et 11.

<sup>53</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p.24 à 26.

<sup>54</sup> Pièces [A-0034](#), p. 242, et [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 16.

alors obtenu une cote de 0 sur 10, alors que le remplacement obtenait une cote de 10/10<sup>55</sup>. Or, c'est en grande partie pour des raisons de sécurité que le Transporteur demande maintenant de remplacer l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK.

[131] Ainsi, l'AQCIE-CIFQ considère que les informations disponibles quant aux bris sur les disjoncteurs de modèle PK étaient suffisamment inquiétantes pour justifier, dès lors, leur remplacement par des disjoncteurs SF<sub>6</sub>.

[132] L'intervenant note que les remises à neuf faites après 2003 ne sont pas visées par l'article 164.1 de la Loi et qu'elles n'ont jamais fait l'objet d'une demande de reconnaissance spécifique quant à leur caractère « prudemment acquis »<sup>56</sup>. Ces investissements ont été présentés dans le cadre des demandes d'autorisation du budget des investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ (Projets inférieurs à 25 M\$). Lors de ces dossiers, aucun détail n'aurait été fourni « *quant à ce que constituent les équipements en question* »<sup>57</sup>. L'AQCIE-CIFQ considère que ces investissements auraient dû faire l'objet d'une demande d'investissement supérieur à 25 M\$<sup>58</sup>.

[133] Considérant imprudente, voire déraisonnable, la remise à neuf des disjoncteurs de modèle PK après 2003, l'intervenant recommande de ne pas inclure aux revenus requis, l'amortissement accéléré associé aux remises à neuf faites après 2003. Seul l'amortissement accéléré des disjoncteurs de modèle PK n'ayant pas fait l'objet de remise à neuf et de ceux ayant été remis à neuf avant 2003 devraient être inclus aux revenus requis.

[134] Le Transporteur rappelle que, considérant les bris survenus en janvier 2014 et février 2015, le remplacement des disjoncteurs de modèle PK est motivé par un risque important pour la sécurité des personnes et des biens. De plus, ceux-ci entraînent des contraintes importantes pour l'exploitation du réseau de transport.

[135] Le Transporteur précise que l'étude de 2003 présentait comme pratiquement équivalentes la solution de remise à neuf et celle du remplacement par la technologie au SF<sub>6</sub><sup>59</sup>. Cette dernière technologie étant nouvelle, il plaide qu'il a privilégié son introduction progressive afin de contrôler le risque associé, certains bris et problèmes de

---

<sup>55</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p. 26, et [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 14.

<sup>56</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0022](#), p. 5.

<sup>57</sup> Pièce [A-0039](#), p. 189.

<sup>58</sup> Pièce [A-0039](#), p. 192 à 194.

<sup>59</sup> Pièce [B-0135](#), p. 10.

jeunesse des équipements ayant été constatés<sup>60</sup>. Ainsi, le Transporteur considère que le déploiement progressif de cette nouvelle technologie était tout à fait normal et justifié<sup>61</sup>.

[136] L'AQCIE-CIFQ plaide que les problèmes de jeunesse mentionnés par le Transporteur n'ont pas été mentionnés dans l'étude de 2003 qui n'émettait aucune réserve sur cette technologie. Il devait s'agir ainsi, selon l'intervenant, de problèmes de jeunesse normaux<sup>62</sup>.

[137] Le Transporteur soutient qu'il a pris de multiples actions dans le temps à l'égard des disjoncteurs PK et considère qu'il en a effectué une bonne gestion, reconnue par la Régie dans sa décision D-2016-174<sup>63</sup>. Il rappelle diverses mesures entreprises qui démontrent sa prudence et sa diligence afin de maintenir la fiabilité de ces équipements, parmi lesquelles la réparation des chambres auxiliaires par la mise au point d'un ciment de nouvelle génération et l'introduction progressive de la technologie au SF<sub>6</sub><sup>64</sup>.

[138] Dans sa réplique, le Transporteur allègue les décisions de la Régie portant sur les demandes des Projets inférieurs à 25 M\$ sur l'horizon 2004 à 2013, qui ont autorisé les budgets relatifs aux remises à neuf et au remplacement des disjoncteurs de modèle PK. Il ajoute que la recommandation de l'AQCIE-CIFQ, qui amène à revoir les actions du passé avec le bénéfice de la rétroaction, n'est pas valable ni recevable.

[139] En plus des décisions de la Régie autorisant les budgets de remises à neuf, le Transporteur rappelle que les décisions ayant autorisé leur intégration à la base de tarification sont finales et qu'il est bien fondé de demander la récupération entière de ces coûts<sup>65</sup>.

[140] Par ailleurs, il souligne que ses demandes à l'origine des budgets des remises à neuf ont été présentées en conformité avec l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>66</sup> (le Règlement). Dans ce contexte, il est inexact, selon lui, d'alléguer l'absence de détail fourni par le Transporteur dans la mesure où ce dernier a fourni les renseignements exigés par le Règlement dans le cadre des Projets inférieurs à 25 M\$.

---

<sup>60</sup> Pièces [B-0133](#), p. 23, et [B-0119](#), p. 3.

<sup>61</sup> Pièce [B-0135](#), p. 10.

<sup>62</sup> Pièce [A-0034](#), p. 245 et 246.

<sup>63</sup> [Pages 16](#) et 17, par. 62 à 65.

<sup>64</sup> Pièce [B-0133](#), p. 22 et 23.

<sup>65</sup> Pièce [B-0142](#), p. 10 à 12.

<sup>66</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)



[141] Subsidiairement, l'AQCIE-CIFQ considère qu'il n'est pas raisonnable de faire assumer à la seule clientèle des années 2017 et 2018 cet amortissement accéléré.

[142] Selon l'intervenant, il serait raisonnable de considérer que le coût afférent à la réduction de la durée de vie utile des disjoncteurs de modèle PK fasse partie du coût global à encourir pour la mise en place des nouveaux disjoncteurs SF<sub>6</sub>. Ainsi, les coûts seraient assumés par les consommateurs des futures générations, comme c'est le cas des coûts de décontamination des sites associés à des actifs remplacés et des coûts de démantèlement d'installations liés à un nouveau projet<sup>67</sup>.

[143] L'AQCIE-CIFQ propose de faire assumer le coût par le plus grand nombre possible de générations qui bénéficieront de la mise en place des nouveaux disjoncteurs. Ainsi, il recommande une disposition sur huit ans, soit la durée de vie restante du parc de disjoncteurs de modèle PK. Toutefois, l'intervenant ne considère pas déraisonnable une disposition du CFR sur cinq ans<sup>68</sup>.

[144] Enfin, l'AQCIE-CIFQ considère qu'il serait plus prudent d'attendre la fin du projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK avant de définir les montants relatifs à l'amortissement accéléré à inscrire au CFR, moment où les montants exacts seront connus<sup>69</sup>.

[145] La FCEI recommande d'étaler l'amortissement lié au retrait des disjoncteurs de modèle PK sur une période de trois ans. L'intervenante constate que cet étalement réduit l'impact sur les revenus requis qui augmentent de manière importante en 2017. En effet, un tel étalement, comparativement à la proposition du Transporteur, réduit de 18 M\$ l'impact sur les revenus requis de 2017, avec un effet quasi nul sur les coûts totaux, soit 0,3 M\$<sup>70</sup>.

[146] Le GRAME rappelle que la décision D-2016-174 approuve le projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK et que la Régie doit juger du caractère utile et prudemment acquis des actifs de remplacement lors de la demande d'inclusion à la base de tarification.

---

<sup>67</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0022](#), p. 9 et 10.

<sup>68</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0022](#), p. 10.

<sup>69</sup> Pièces [A-0034](#), p. 247, et [C-AQCIE-CIFQ-0022](#), p. 11.

<sup>70</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 8.

[147] Le GRAME propose la disposition du CFR autorisé par la décision D-2016-077 sur une période de cinq ans.

[148] De manière plus générale, il recommande la mise en place d'un compte d'écart pour l'amortissement visant les mises en service autorisées, mais non réalisées, pour les investissements générant des revenus additionnels. Il justifie cette recommandation par les écarts entre les mises en service autorisées et réalisées, qui sont historiquement en faveur du Transporteur. Il considère que sa proposition permettrait de minimiser l'impact sur les tarifs<sup>71</sup>.

[149] NEMC se dit également favorable à une disposition du CFR sur une période de cinq ans.

[150] La Régie rappelle que l'imprudence est définie en jurisprudence réglementaire « *en terme de faute ou de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care»), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful») ou à des dépenses inutiles* »<sup>72</sup>.

[151] De plus, la prudence de ces dépenses doit être évaluée en fonction du contexte dans lequel ces décisions ont été prises.

[152] Après examen, la Régie considère que la preuve au dossier ne permet pas de conclure à l'imprudence, telle que définie ci-haut, des décisions du Transporteur liées à la remise à neuf de certains disjoncteurs de modèle PK à partir de 2003.

[153] La Régie retient de la preuve qu'en fonction, notamment, d'une étude effectuée en 2003, le Transporteur a privilégié le remplacement progressif des disjoncteurs de modèle PK. Elle constate que l'étude tenait compte de différentes pondérations accordées à plusieurs aspects<sup>73</sup>. Considérant ces pondérations, les cotes globales pour le remplacement par des disjoncteurs SF<sub>6</sub> et la remise à neuf étaient comparables, malgré la cote du remplacement légèrement supérieure de 6 %.

---

<sup>71</sup> Pièce [C-GRAME-0019](#), p. 7.

<sup>72</sup> Dossier R-3609-2006, décision [D-2007-24](#), p. 18, et [B-0135](#), p. 12.

<sup>73</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 16.

[154] Bien que cette étude ne mentionnait pas spécifiquement les bris de 1985 à 2003, la Régie constate que le Transporteur a mis de l'avant des mesures pour régler certains problèmes liés aux disjoncteurs de modèle PK<sup>74</sup>, dont les bris constatés entre 1985 et 2003, auxquels réfère l'intervenant.

[155] Le Transporteur a, par ailleurs, expliqué que les disjoncteurs SF<sub>6</sub> constituaient une nouvelle technologie et que leur déploiement progressif était tout à fait normal et justifié<sup>75</sup>. Dans sa réponse à un engagement, le Transporteur fait état des problèmes de jeunesse sur plusieurs modèles de disjoncteurs SF<sub>6</sub> et de la nécessité d'en remplacer en raison de problèmes de conception et de fabrication<sup>76</sup>. La Régie retient ses explications, qu'elle juge convaincantes.

[156] En conséquence, la Régie est d'avis que l'AQCIE-CIFQ n'a pas démontré l'imprudence de la stratégie du Transporteur, liée aux remises à neuf des disjoncteurs de modèle PK faites après 2003.

[157] Dans ce contexte, la Régie ne juge pas utile de se prononcer sur la recevabilité des conclusions recherchées par l'AQCIE-CIFQ.

[158] La Régie constate que le Transporteur connaît la valeur résiduelle des actifs concernés et qu'il est en mesure d'évaluer les montants liés à cette réduction. Par conséquent, la Régie ne retient pas la recommandation de l'AQCIE-CIFQ d'attendre la fin du projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK avant de définir les montants à inscrire au CFR.

[159] La Régie considère que la nature imprévue et urgente du remplacement des disjoncteurs de modèle PK, l'importance des montants liés à la réduction de leur durée de vie utile, ainsi que l'ampleur de la hausse tarifaire proposée pour l'année témoin 2017, justifient une répartition sur une période de cinq ans. **En conséquence, la Régie détermine que le CFR autorisé par la décision D-2016-077 sera réparti sur une période de cinq ans.**

---

<sup>74</sup> Pièces [B-0104](#), p. 7; [A-0030](#), p. 20 à 22, et [B-0133](#), p. 22 et 23.

<sup>75</sup> Pièce [B-0135](#), p. 10.

<sup>76</sup> Pièce [B-0119](#), p. 3.

[160] En ce qui a trait à l'argument de l'AQCIE-CIFQ selon lequel les Projets inférieurs à 25 M\$ ne font pas l'objet d'un examen suffisant pour justifier leur caractère prudent et utile lors de leur inclusion à la base de tarification, la Régie ne saurait le retenir. Elle rappelle sa décision D-2006-89 :

*« L'état des actifs, par famille, jumelé à la démonstration des coûts requis pour leur renouvellement, toujours par type d'actif, complété par une analyse coût bénéfique comparant leur entretien et leur remplacement, permet à la Régie de remplir la mission, qui lui est confiée à l'article 73 de la Loi, d'examiner la justification des investissements annuels. Cette démonstration permet à la Régie d'apprécier le nombre et le coût unitaire des projets sans en faire un examen individuel. Elle lui permet aussi d'apprécier le choix, pour le Transporteur, entre la remise à neuf et le remplacement des actifs de son réseau »<sup>77</sup>.*

[161] Ceci dit, la Régie réitère au Transporteur qu'il se doit d'informer la Régie de tout plan de remplacement pluriannuel dont la valeur serait supérieure à 25 M\$. **Elle lui demande, pour un prochain plan de remplacement supérieur à 25 M\$ faisant l'objet d'un dossier des Projets inférieurs à 25 M\$, d'y préciser l'objet de ce plan, l'horizon prévu et les autres solutions envisagées, le cas échéant. La Régie aura, dès lors, l'opportunité d'identifier un forum différent, si elle le juge nécessaire.**

[162] Quant à la recommandation du GRAME de créer un compte d'écart pour l'amortissement visant les mises en service autorisées, mais non réalisées, pour les investissements générant des revenus additionnels, la Régie est d'avis qu'elle pose des difficultés d'application, va à l'encontre du processus réglementaire en vigueur depuis la décision D-2005-50 et ne répond pas aux critères usuels pour créer un tel compte d'écart. Enfin, la Régie estime que les méthodes mises en place par le Transporteur pour s'assurer d'une meilleure acuité prévisionnelle pour ses investissements devraient permettre de réduire ces écarts.

---

<sup>77</sup> Dossier R-3592-2005, décision [D-2006-89](#), p. 6.

### **3.3 MÉCANISME RÉGLEMENTAIRE ADVENANT LE CAS OÙ LE TEST DE LA DURÉE DE VIE MOYENNE PONDÉRÉE DE L'ENSEMBLE DES IMMOBILISATIONS EXCÈDERAIT 50 ANS**

[163] Dans sa décision D-2015-189<sup>78</sup>, la Régie demandait au Transporteur de déposer, dans le présent dossier tarifaire, une proposition de mécanisme réglementaire qui serait applicable advenant le cas où le test de la durée de vie utile moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations (incluant ou excluant les actifs incorporels) excèderait 50 ans.

[164] Le Transporteur considère qu'il est opportun de définir le mécanisme réglementaire qui serait applicable dans une telle éventualité, mais estime néanmoins prématuré l'établissement d'un tel mécanisme dès le présent dossier tarifaire. Une simulation des mises en service prévues sur un horizon de 10 ans démontre, selon lui, que la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble de ses immobilisations n'excèdera pas 45 ans sur cet horizon.

[165] Le Transporteur dépose, dans le présent dossier, le tableau demandé au paragraphe 107 de sa décision D-2015-189<sup>79</sup>.

[166] **La Régie accueille la demande du Transporteur de reporter le dépôt d'une proposition de mécanisme réglementaire dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, au moment où la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations atteindra un seuil se rapprochant de 50 ans.** La Régie précise que le dépôt d'une proposition, lorsque le seuil se rapprochera de 50 ans, s'applique autant sur une base de coût de service que dans le cadre d'un MRI.

[167] **La Régie ordonne au Transporteur, dans l'intervalle, de déposer lors de chacun de ses dossiers tarifaires le tableau demandé au paragraphe 107 de la décision D-2015-189. Elle lui ordonne, également, à compter du prochain dossier tarifaire du Transporteur, de déposer la simulation des mises en service prévues sur un horizon de 10 ans selon le format du tableau 17.1 de la pièce B-0050<sup>80</sup>.**

---

<sup>78</sup> [Page 27](#), par. 110.

<sup>79</sup> [Page 27](#).

<sup>80</sup> Pièce [B-0050](#).

## 4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

### 4.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES

[168] Le Transporteur demande à la Régie de déterminer des dépenses totales de 1 946,8 M\$ pour l'année témoin 2017, soit une hausse de 157,4 M\$, ou 9 %, par rapport à celles de l'année autorisée 2016. Comparativement aux dépenses des années historiques 2015 et 2014, la progression se chiffre respectivement à 101,1 M\$, ou 5 %, et à 104,0 M\$, ou 6 %<sup>81</sup>.

---

<sup>81</sup> Pièce [B-0015](#), p. 5, et dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 32, tableau 2.

**TABLEAU 2**  
**ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2014-2017**

<i>En millions de dollars</i>	2014 année historique	2015 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2015 année de base	2015 reclasse- ment	2015 année historique	2016 année témoin révisée	2016 année autorisée D-2016-046	2016 reclasse- ment	2016 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2016 année de base	2017 année témoin révisée	Variation 2017 témoin vs 2015 historique	Variation 2017 témoin vs 2016 autorisée selon D-2016-046	Variation 2017 témoin vs 2016 autorisée reclassée <sup>1</sup>			
<b>Charges nettes d'exploitation</b>																	
Charges brutes directes	557,5	504,5	588,5	(49,4)	531,2	580,8	540,9	46,6	494,3	502,7	560,9	29,7	20,0	66,6			
Charges de services partagés	330,8	382,1	331,9	40,9	374,3	345,7	336,6	(38,6)	375,2	381,2	379,8	5,5	43,2	4,6			
Coûts capitalisés	(150,6)	(152,6)	(160,1)	7,3	(156,4)	(153,7)	(153,7)	(7,0)	(146,7)	(148,3)	(149,0)	7,4	4,7	(2,3)			
Facturation interne émise	(30,2)	(28,5)	(31,8)	1,2	(29,3)	(32,7)	(32,7)	(1,0)	(31,7)	(31,7)	(30,0)	(0,7)	2,7	1,7			
	<b>707,5</b>	<b>705,5</b>	<b>728,5</b>	<b>-</b>	<b>719,8</b>	<b>740,1</b>	<b>691,1</b>	<b>-</b>	<b>691,1</b>	<b>703,9</b>	<b>761,7</b>	<b>41,9</b>	<b>5,8%</b>	<b>70,6</b>	<b>10,2%</b>	<b>70,6</b>	<b>10,2%</b>
<b>Autres charges</b>																	
Achats de services de transport	16,8	19,3	19,3		19,2	18,7	18,5		18,5	19,2	19,2	-	0,7	0,7			
Achats d'électricité	16,8	13,4	15,3		14,9	15,1	15,1		15,1	14,9	15,0	0,1	(0,1)	(0,1)			
Amortissement	1 032,7	1 065,0	967,4		982,2	1 034,0	1 019,0		1 019,0	1 058,4	1 088,8	106,6	69,8	69,8			
Taxes	88,9	98,8	96,3		94,7	100,1	100,1		100,1	99,0	99,7	5,0	(0,4)	(0,4)			
Autres revenus de facturation interne	(43,5)	(45,6)	(44,9)		(44,1)	(44,1)	(44,1)		(44,1)	(43,3)	(47,7)	(3,6)	(3,6)	(3,6)			
	<b>1 111,6</b>	<b>1 150,9</b>	<b>1 053,4</b>		<b>1 066,9</b>	<b>1 123,8</b>	<b>1 108,6</b>		<b>1 108,6</b>	<b>1 148,2</b>	<b>1 175,1</b>	<b>108,2</b>	<b>10,1%</b>	<b>66,5</b>	<b>6,0%</b>	<b>66,5</b>	<b>6,0%</b>
Frais corporatifs	29,5	31,6	31,8		32,7	32,1	32,1		32,1	33,3	35,7	3,0	3,6	3,6			
Écart / coût de retraite	10,5	(7,6)	3,6		(9,3)	2,4	2,4		2,4	17,2	(15,9)	(6,6)	(18,3)	(18,3)			
Écart / pénalités liées aux services complémentaires	-	-	-		-	(0,1)	(0,1)		(0,1)	(0,1)	-	-	0,1	0,1			
Frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés	(6,1)	6,3	6,3		6,3	0,2	0,2		0,2	0,2	-	(6,3)	(0,2)	(0,2)			
Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis	-	-	87,7		45,3	(46,3)	(46,3)		(46,3)	(46,3)	-	(45,3)	46,3	46,3			
Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5	-	-	(7,0)		(5,0)	7,2	5,1		5,1	5,1	-	5,0	(5,1)	(5,1)			
Frais reportés - disjoncteurs PK	-	-	-		-	-	-		-	(49,0)	(6,0)	(6,0)	(6,0)	(6,0)			
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,6)	(0,7)	(0,6)		(0,7)	(0,5)	(0,5)		(0,5)	(0,4)	(0,4)	0,3	0,1	0,1			
Facturation externe	(9,6)	(3,2)	(3,2)		(10,3)	(3,2)	(3,2)		(3,2)	(3,2)	(3,2)	7,1	-	-			
<b>Total</b>	<b>1 842,8</b>	<b>1 882,8</b>	<b>1 900,5</b>		<b>1 845,7</b>	<b>1 855,7</b>	<b>1 789,4</b>		<b>1 789,4</b>	<b>1 808,9</b>	<b>1 947,0</b>	<b>101,3</b>	<b>5,5%</b>	<b>157,6</b>	<b>8,8%</b>	<b>157,6</b>	<b>8,8%</b>

Note 1 : Reclassée à la suite du transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

Tableau établi à partir des pièces A-0009, p. 14, et B-0042, p. 7, de la décision D-2016-029, p. 32, et du dossier R-3934-2015 (pièce B-0013, p. 4).

[169] Dans sa mise à jour de décembre 2016, le Transporteur révisé ses prévisions de dépenses nécessaires à la prestation du service de transport à 1 947,0 M\$ pour l'année témoin projetée 2017, afin de tenir compte d'ajustements qui découlent de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital<sup>82</sup>.

## 4.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[170] Les CNE représentent 39 % des dépenses nécessaires à la prestation du service en 2017.

[171] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur projette un montant de 761,7 M\$ représentant une hausse de 57,8 M\$ ou 8,2 % par rapport au montant prévu de 703,9 M\$ pour l'année de base 2016 et une augmentation de 41,9 M\$, soit 5,8 %, par rapport à celui de 719,8 M\$ pour l'année historique 2015. Comparativement aux CNE de l'année autorisée 2016, l'augmentation est de 70,6 M\$ ou 10,2 %.

[172] Le Transporteur détaille, comme suit, l'augmentation de 70,6 M\$ :

- 45 M\$ pour une mise à niveau de la maintenance selon le MGA;
- 25,6 M\$ liés aux coûts de main-d'œuvre pour des effectifs en place (15,3 M\$), aux coûts d'implantation, d'application et de maintien de la conformité aux normes CIP de la NERC (8,5 M\$) et aux autres coûts (1,8 M\$)<sup>83</sup>.

[173] Le Transporteur soutient qu'en raison des réductions de CNE appliquées par la Régie dans ses décisions D-2015-017<sup>84</sup> et D-2016-029<sup>85</sup>, il a dû procéder à des ajustements à sa planification pour les années 2015 et 2016 de façon, notamment, à prioriser les activités jugées essentielles en vue d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport<sup>86</sup>.

---

<sup>82</sup> Pièce [B-0147](#), p. 4.

<sup>83</sup> Pièces [B-0005](#), p. 3, et [B-0016](#), p. 8.

<sup>84</sup> [Page 58](#), par. 231.

<sup>85</sup> [Page 39](#), par. 109.

<sup>86</sup> Pièce [B-0016](#), p. 5.



[174] Le Transporteur mentionne trois ajustements apportés à sa structure organisationnelle. Les données de l'année historique 2015, de l'année de base 2016 et de l'année témoin 2017 sont comparables pour ces ajustements :

- création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation (DEPSI);
- transfert des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur (DPFC) vers le groupe Direction financière et contrôle;
- transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport (DIT) vers la VPTIC<sup>87</sup>.

[175] Le tableau 2 présente le reclassement des CNE effectué pour l'année autorisée 2016.

**TABLEAU 3**  
**ORIGINE ET DESTINATION DES MONTANTS RECLASSÉS DE L'ANNÉE AUTORISÉE 2016**

	Transporteur			Unités de services partagés			
	DFPC	DIT	Total	VP TIC + DEPSI	CSP <sup>1</sup>	Unités corp. Finances	Total
Masse salariale	(11,4)	(22,3)	(33,7)	22,3		11,4	33,7
Services externes	(0,2)	(2,4)	(2,6)	2,4		0,2	2,6
Stock et autres	-	(10,1)	(10,1)	10,1			10,1
Coûts capitalisés	-	7,0	7,0	(7,0)			(7,0)
CSP				1,4	(2,8)	1,4	-
Autres	(0,1)	0,9	0,8	(0,9)		0,1	(0,8)
<b>Total</b>	<b>(11,7)</b>	<b>(26,9)</b>	<b>(38,6)</b>	<b>28,3</b>	<b>(2,8)</b>	<b>13,1</b>	<b>38,6</b>

Note 1 : Centre de services partagés.

Tableau établi à partir de la pièce [B-0063](#), p. 23.

<sup>87</sup> Pièce [B-0042](#), p. 5.

[176] Le Transporteur mentionne trois ajustements additionnels apportés à sa structure organisationnelle, qui se reflètent dans le coût des produits et services de la VPTIC et des Unités corporatives à compter de l'année témoin 2017 :

- transfert du bureau du Contrôleur de la VPTIC vers le groupe Direction financière et contrôle;
- transfert des activités de sécurité cybernétique de la VPTIC vers la vice-présidence-Ressources humaines;
- reclassement des coûts associés à l'activité de gestion documentaire de la facturation interne aux frais corporatifs<sup>88</sup>.

[177] L'AQCIE-CIFQ est préoccupé par l'écart entre les valeurs historiques et autorisées des CNE. Selon l'intervenant, l'écart cumulatif pour la période de 2009 à 2015 se chiffre à 200,4 M\$, ou 4,11 % des CNE autorisées. La valeur historique a été inférieure au montant autorisé pour chacune des années de la période, à l'exception de 2014 et 2015 où l'écart défavorable au Transporteur a été compensé par l'écart favorable lié à la base de tarification et à l'amortissement.

[178] En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande de maintenir, pour l'année témoin 2017, la valeur des CNE autorisée pour l'année 2016, soit 691,1 M\$<sup>89</sup>.

#### 4.2.1 APPROCHE GLOBALE DE TYPE PARAMÉTRIQUE

[179] Dans sa décision D-2008-019, la Régie demandait au Transporteur d'appliquer, pour l'examen des CNE, un outil de référence basé sur une approche globale paramétrique. Dans sa décision D-2014-035, elle modifiait le point de départ de la formule, en adoptant l'année historique 2012 au lieu de 2007.

---

<sup>88</sup> Pièce [B-0042](#), p. 8.

<sup>89</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p. 2 à 7.

[180] 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 2 %. Le Transporteur intègre un taux d'inflation projeté de 2 % et un facteur relatif à la croissance du réseau de 1,533 %.

[181] Le tableau suivant présente l'évaluation, par le Transporteur, des CNE à l'aide de la formule paramétrique retenue par la Régie.

**TABLEAU 4**  
**CHARGES NETTES D'EXPLOITATION SELON LA FORMULE PARAMÉTRIQUE**

	Réel 2012	2013	2014	2015	2016	Année témoin 2017
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7
Retrait du budget spécifique						(7,5)
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)	(68,5)	(31,5)
Sous-total	607,7	607,7	616,1	635,4	646,7	652,7
Inflation à l'IPC (note 1)		9,1	12,4	12,7	12,9	13,1
Croissance		8,3	19,1	7,2	5,7	11,8
Efficacité paramétrique (note 2)		(9,0)	(12,2)	(12,6)	(12,6)	(13,0)
Budget spécifique		-	-	-	7,5	6,1
Passage aux PCGR des États-Unis (note 3)		-	-	4,0	-	-
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1	68,5	31,5	15,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7	685,8

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

Note 2 : Efficacité paramétrique de 1,5 % en 2013 et 2 % les années suivantes.

Note 3 : Charge de désactualisation (0,8 M\$) et APRA (3,2 M\$).

[182] Le Transporteur estime les CNE projetées pour l'année témoin 2017, selon cette approche, à 685,8 M\$. Il soutient qu'au-delà des résultats de la formule paramétrique, les besoins exprimés dans ses demandes tarifaires doivent être appréciés en considérant la mise en œuvre du MGA, le rythme de remplacement de ces actifs en pérennité, ainsi que la sollicitation accrue de son réseau vieillissant.

[183] Il présente, pour l'année témoin projetée 2017, des besoins supérieurs au niveau établi par la formule paramétrique, incluant des coûts de main-d'œuvre liés à des effectifs déjà en place (15,3 M\$), des besoins relatifs à la mise à niveau de la maintenance (45 M\$) et des coûts additionnels récurrents liés à l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux normes CIP (9,9 M\$).

[184] Le Transporteur soutient que la formule paramétrique devrait tenir compte de ces éléments afin qu'elle réponde adéquatement aux besoins réels ou prévus<sup>90</sup>. Le résultat obtenu est de 756,0 M\$, tel que présenté au tableau suivant :

**TABLEAU 5**  
**CNE SELON LA FORMULE PARAMÉTRIQUE DE LA RÉGIE (M\$)**

	Réel 2012	2013	2014	2015	2016	Année témoin 2017
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7
Retrait du budget spécifique (note 1)						(7,5)
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)	(68,5)	(31,5)
<b>Sous-total</b>	<b>607,7</b>	<b>607,7</b>	<b>616,1</b>	<b>635,4</b>	<b>646,7</b>	<b>652,7</b>
Inflation à l'IPC (note 2)		9,1	12,4	12,7	12,9	13,1
Croissance		8,3	19,1	7,2	5,7	11,8
Efficience paramétrique (note 3)		(9,0)	(12,2)	(12,6)	(12,6)	(13,0)
Coût de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place						15,3
Mise à niveau de la maintenance						45,0
Implantation, application et maintien de la conformité aux normes CIP						9,9
Budget spécifique (note 1)		0,0	0,0	0,0	7,5	6,1
Passage aux PCGR des États-Unis (note 4)		0,0	0,0	4,0	0,0	0,0
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1	68,5	31,5	15,1
<b>Charges nettes d'exploitation réglementaires</b>	<b>633,2</b>	<b>699,1</b>	<b>703,5</b>	<b>715,2</b>	<b>691,7</b>	<b>756,0</b>

Note 1: Coûts liés à l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux normes CIP répondants aux critères d'un budget spécifique.

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

Note 3: Efficience paramétrique de 1,5% en 2013 et 2% les années suivantes.

Note 4: Charge de désactualisation (0,8 M\$) et APRA (3,2 M\$).

[185] Selon le GRAME, la formule paramétrique actuelle n'atteint pas nécessairement le but recherché, soit la réduction des coûts, étant donné la relation étroite entre les choix organisationnels (investissements et charges de maintenance) dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur. L'intervenant recommande, lors du prochain dossier tarifaire, une révision de la formule paramétrique.

[186] Du fait que le mode de réglementation du Transporteur est en cours d'examen dans le cadre du dossier R-3897-2014, la Régie ne juge pas opportun de revoir la formule paramétrique du Transporteur. Néanmoins, la Régie pourra tenir compte de certains éléments avancés par le Transporteur dans l'évaluation globale des CNE.

<sup>90</sup> Pièce [B-0050](#), p. 34.

#### **4.2.2 CHARGES BRUTES DIRECTES**

[187] Les charges brutes directes sont constituées de la masse salariale ainsi que des autres charges directes, incluant les stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres (Stocks et autres).

[188] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur projette des charges brutes directes au montant révisé de 560,9 M\$. Les charges brutes directes représentent 73,6 % des CNE en 2017.

[189] Le tableau suivant présente l'évolution des charges brutes directes pour la période de 2014 à 2017.

**TABLEAU 6**  
**ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2014-2017**

<i>En millions de dollars</i>	2014 année historique	2015 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2015 année de base	2015 reclasse- ment	2015 année historique	2016 année témoin révisée	2016 année autorisée D-2016-046	2016 reclasse- ment	2016 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2016 année de base	2017 année témoin révisée	Variation 2017 témoin vs 2015 historique		Variation 2017 témoin vs 2016 autorisé D-2016-046		Variation 2017 témoin vs 2016 autorisé reclassée <sup>1</sup>	
<b>Masse salariale</b>																	
Salaires de base	247,0	229,1	271,5	(23,8)	246,9	282,7	269,4	(24,2)	245,2	262,9	284,4	37,5	15%	15,0	6%	39,2	16%
Temps supplémentaire	40,3	29,7	34,5	(0,8)	34,2	36,3	35,8	(0,8)	35,0	35,0	25,7	(8,5)	-25%	(10,1)	-28%	(9,3)	-27%
Primes et revenus divers	20,3	16,7	18,6	(1,3)	19,7	19,3	17,2	(1,2)	16,0	18,0	19,4	(0,3)	-2%	2,2	13%	3,4	21%
Avantages sociaux sauf coût de retraite	47,8	44,8	61,0	(4,2)	53,9	55,4	52,9	(4,9)	48,0	52,0	55,7	1,8	3%	2,8	5%	7,7	16%
Masse salariale sauf coût de retraite	355,4	320,3	385,6	(30,1)	354,7	393,7	375,3	(31,1)	344,2	367,9	385,2	30,5	9%	9,9	3%	41,0	12%
Coût de retraite	56,0	60,2	56,1	(5,9)	64,2	30,4	30,4	(2,6)	27,8	15,3	13,6	(50,6)	-79%	(16,8)	-55%	(14,2)	-51%
Total de la masse salariale	411,4	380,5	441,7	(36,0)	418,9	424,1	405,7	(33,7)	372	383,2	398,8	(20,1)	-5%	(6,9)	-2%	26,8	7%
<b>Autres charges directes</b>																	
Dépenses de personnel et indemnités	12,9	11,3	11,7	(0,2)	12,3	12,4	10,6	(0,2)	10,4	12,3	13,1	0,8	7%	2,5	24%	2,7	26%
Services externes	63,5	45,3	63,3	(5,1)	44,7	68,8	59,0	(2,6)	56,4	49,1	68,5	23,8	53%	9,5	16%	12,1	21%
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	69,7	67,4	71,8	(8,1)	55,3	75,5	65,6	(10,1)	55,5	58,1	80,5	25,2	46%	14,9	23%	25,0	45%
Total des autres charges directes	146,1	124,0	146,8	(13,4)	112,3	156,7	135,2	(12,9)	122,3	119,5	162,1	49,8	44%	26,9	20%	39,8	33%
<b>Charges brutes directes</b>	<b>557,5</b>	<b>504,5</b>	<b>588,5</b>	<b>(49,4)</b>	<b>531,2</b>	<b>580,8</b>	<b>540,9</b>	<b>(46,6)</b>	<b>494,3</b>	<b>502,7</b>	<b>560,9</b>	<b>29,7</b>	<b>6%</b>	<b>20,0</b>	<b>4%</b>	<b>66,6</b>	<b>13%</b>

Note 1 : Reclassée à la suite du transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

Tableau établi à partir des pièces [A-0009](#), p. 14, et [B-0042](#), p. 7, de la décision [D-2016-029](#), p. 32, et du dossier R-3934-2016 (pièce [B-0013](#), p. 4).

## Masse salariale

[190] Le montant de la masse salariale projeté pour l'année témoin 2017 se chiffre à 398,8 M\$, dont 13,6 M\$ en coût de retraite. La masse salariale représente 71 % des charges brutes directes et 52 % des CNE en 2017.

[191] Au cours de la période de 2015 à 2017, le Transporteur prévoit une augmentation des coûts de la masse salariale, excluant le coût de retraite, de 30,5 M\$ ou 8,6 % sur deux ans. Il s'agit d'une croissance annuelle moyenne de 4,3%.

[192] Il explique cette hausse principalement par l'augmentation des salaires de base de 37,5 M\$<sup>91</sup> qui est, en partie, compensée par la diminution de 8,5 M\$ des coûts projetés de temps supplémentaire.

[193] La hausse des salaires de base s'explique ainsi :

- augmentations accordées selon les conditions de travail et intégration d'une portion du régime d'intéressement dans le salaire de base (+ 21,5 M\$);
- progressions salariales (+ 4,2 M\$);
- hausse des effectifs de 134 ÉTC (+ 11,8 M\$)<sup>92</sup>.

[194] Entre 2015 et 2017, les salaires de base affichent une croissance annuelle moyenne de 18,8 M\$, soit 7,3 %. En ajoutant l'année historique 2014 à la période considérée, la croissance annuelle moyenne est de 12,5 M\$ ou 4,8 %.

[195] La diminution du temps supplémentaire s'explique par l'ajout d'effectifs. Le tableau 4 présente l'évolution du nombre d'ÉTC de 2015 à 2017, en fonction des nouveaux besoins exprimés par le Transporteur.

---

<sup>91</sup> Pièce [B-0016](#), p. 26.

<sup>92</sup> Pièce [B-0016](#), p. 27.

**TABLEAU 7**  
**ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EFFECTIFS (ÉTC)**

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2014	2015	2016	2017
	<i>historique</i>	<i>historique</i>	<i>de base</i>	<i>témoin</i>
Niveau d'effectifs total	2 919	3 049	3 015	3 183
Variations liées aux départs à la retraite			(39)	39
Ajout d'effectifs - activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation	68	46		39
Ajout d'effectifs - nouvelles normes et nouvelles activités	14	3		12
Ajout d'effectifs - recours au surtemps		55		64
Autres	(5)	26	5	14

Tableau établi à partir des pièces [B-0016](#), p. 15, 30 et 31, et [B-0063](#), p. 18, ainsi que de la décision [D-2015-017](#), p. 50.

[196] Comparativement à l'année historique 2015, le Transporteur anticipe une réduction ponctuelle de 34 ÉTC pour l'année de base 2016, notamment attribuable au départ à la retraite d'effectifs de la catégorie « métiers » (39 ÉTC) pour laquelle il indique avoir retardé l'embauche d'effectifs à la suite de la décision D-2016-029.

[197] Le Transporteur explique que le recours au temps supplémentaire lui permet une flexibilité dans la gestion de sa force de travail. Il mentionne également la nécessité de disposer des effectifs suffisants pour réaliser les activités d'exploitation et de maintenance du réseau et pour assurer la mise en service des actifs de transport<sup>93</sup>.

[198] Par ailleurs, les ajustements apportés à la structure organisationnelle du Transporteur, associés à un reclassement de 243 ÉTC<sup>94</sup>, résultent en un reclassement de 33,7 M\$ de la masse salariale vers les charges de services partagés<sup>95</sup>.

[199] Le Transporteur ne prévoit pas de réduction nette d'effectifs en lien avec les départs à la retraite. Il évalue à 277 le nombre annuel d'employés admissibles à la retraite en 2016 et en 2017, alors que seulement 116 départs à la retraite sont prévus pour ces deux années<sup>96</sup>.

<sup>93</sup> Pièce [B-0016](#), p. 13.

<sup>94</sup> Pièce [B-0016](#), p. 13.

<sup>95</sup> Pièce [B-0042](#), p. 7.

<sup>96</sup> Pièce [B-0016](#), p. 31, figure 1.



[200] En audience, le Transporteur confirme être en mesure de combler l'ensemble des postes prévus pour 2017. Il fait valoir que, habituellement, lorsque de nouveaux postes permanents sont créés, des employés temporaires migrent vers les postes permanents. Il dispose également d'une liste de personnel à l'externe qu'il peut rappeler pour combler ses postes temporaires. Le Transporteur estime que son mécanisme de comblement de postes est déjà rodé<sup>97</sup>.

[201] En ce qui a trait aux coûts unitaires d'un ÉTC, le Transporteur précise que ceux présentés dans sa preuve initiale<sup>98</sup> correspondent aux salaires de base et avantages sociaux moyens des employés actifs d'Hydro-Québec, alors que la masse salariale présentée aux revenus requis correspond, quant à elle, aux coûts unitaires de main-d'œuvre qui sont propres au Transporteur.

[202] Le tableau suivant présente l'évolution du coût unitaire moyen estimé des ÉTC du Transporteur au cours des dernières années.

**TABLEAU 8**  
**ÉVOLUTION DU COÛT UNITAIRE ESTIMÉ D'UN ÉTC 2014-2017**

<i>En M\$, ÉTC ou \$/ÉTC</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2016</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
	<b>année</b>	<b>année</b>	<b>année</b>	<b>année</b>	<b>année</b>	<b>année</b>	<b>année</b>
	<b>historique</b>	<b>autorisée</b>	<b>historique</b>	<b>autorisée</b>	<b>autorisée</b>	<b>de base</b>	<b>témoin</b>
		<b>D-2015-031</b>		<b>D-2016-046</b>	<b>reclassée<sup>1</sup></b>		<b>révisée</b>
<b>Masse salariale</b>							
Masse salariale sauf coût de retraite, excluant le temps supplémentaire	315,1	319,9	320,5	339,5	309,2	332,9	359,5
Coût de retraite	56,0	66,1	64,2	30,4	27,8	15,3	13,6
Masse salariale excluant le temps supplémentaire	371,1	386,0	384,7	369,9	337,0	348,2	373,1
<b>Effectif en équivalent temps complet</b>	<i>3 162</i>	<i>3 138</i>	<i>3 049</i>	<i>3 124</i>	<i>2 881</i>	<i>3 015</i>	<i>3 183</i>
<b>Coût unitaire</b>							
Coût unitaire sauf coût de retraite	99 700	101 900	105 100	108 700	107 300	110 400	112 900
Coût unitaire	117 400	123 000	126 200	118 400	117 000	115 500	117 200

Tableau établi à partir des pièces [A-0009](#), p. 14, [B-0016](#), p. 13, 14 et 30, [B-0042](#), p. 7, et [B-0063](#), p. 18, de la décision [D-2016-029](#), p. 34, et du dossier R-3934-2016 (pièce [B-0013](#), p. 4).

<sup>97</sup> Pièce [A-0034](#), p. 72 et 73.

<sup>98</sup> Pièce [B-0016](#), p. 42, annexe 4.

[203] La Régie constate une hausse importante des coûts de la masse salariale projetée en 2017. Ces dépenses augmentent de 7 % entre l'année autorisée reclassée 2016 et l'année témoin projetée 2017. Sans considération des coûts de retraite qui sont à la baisse, l'accroissement est de 41 M\$, soit 12 %.

[204] Pour la même période, outre un accroissement de 302 ÉTC, la Régie note une variation importante des coûts unitaires des ÉTC du Transporteur. Selon les montants autorisés dans la décision D-2016-046, la Régie estime un coût unitaire moyen d'un ÉTC en 2016 à 118 400 \$<sup>99</sup>. Sur la base des informations fournies par le Transporteur dans sa preuve complémentaire, le coût unitaire moyen des ÉTC reclassés est de 135 390 \$<sup>100</sup>.

[205] Quant aux aspects liés à la dotation des postes, la Régie retient les hypothèses du Transporteur en ce qui a trait aux départs à la retraite et à sa capacité de combler l'ensemble des postes prévus pour 2017.

### **Autres charges directes**

[206] Les charges brutes directes autres que la masse salariale (Autres charges directes) sont constituées des Dépenses de personnel et indemnités, des Services externes et des Stocks et autres.

[207] Le montant projeté pour l'année témoin 2017 au titre des Autres charges directes est de 162,1 M\$. Ce montant représente une hausse de 49,8 M\$ par rapport à l'année historique 2015.

### ***Services externes et Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres***

[208] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2017, des montants de 68,5 M\$ et de 80,5 M\$ au titre des Services externes et des Stocks et autres respectivement.

---

<sup>99</sup> La masse salariale excluant le temps supplémentaire s'élevait à 369,9 M\$ pour 3 124 ÉTC.  $369,9 \text{ M}\$/3\ 124 \text{ ÉTC} = 118\ 400 \text{ \$/ÉTC}$ .

<sup>100</sup> La masse salariale excluant le temps supplémentaire s'élevait à 32,9 M\$ (soit 33,7 M\$ moins 0,8 M\$, à la pièce [B-0042](#), p. 7) pour 243 ÉTC reclassés (pièce [B-0016](#), p. 13 et 14, et décision [D-2016-029](#), p. 34).  $32,9 \text{ M}\$/243 \text{ ÉTC} = 135\ 390 \text{ \$/ÉTC}$ .

[209] Par rapport à l'année historique 2015, ces montants sont en hausse de 23,8 M\$ pour les Services externes et de 25,2 M\$ pour les Stocks et autres.

[210] Ces augmentations s'expliquent par des besoins découlant de la mise à niveau de la maintenance, soit 16 M\$ pour les Services externes et 25,1 M\$ pour les Stocks et autres<sup>101</sup>.

[211] Le GRAME demande à la Régie de reconnaître la nécessité d'investir davantage en maintenance dès 2017 et d'accorder le budget additionnel de 25,1 M\$ en Stocks et autres pour l'utilisation du matériel requis pour la mise à niveau de la maintenance<sup>102</sup>.

[212] La Régie constate que le montant additionnel de 45 M\$ pour les activités en maintenance du Transporteur se compose essentiellement de Services externes (16 M\$) et de Stocks et autres (25,1 M\$).

**[213] Étant donné le lien entre le montant additionnel de la maintenance et les Services externes et Stocks et autres, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter un suivi des coûts de maintenance réels et projetés contenus dans les rubriques Services externes et Stocks et autres du revenu requis.**

#### **4.2.3 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

[214] Pour l'année témoin projetée 2017, les charges de services partagés s'élèvent à 379,8 M\$. Le Transporteur précise que le total et les sous-totaux des charges de services partagés, présentés dans le revenu requis du Transporteur, sont nets de la portion capitalisée des coûts facturés par les fournisseurs internes<sup>103</sup>.

[215] Le tableau suivant présente l'évolution des charges de services partagés pour la période de 2014 à 2017.

---

<sup>101</sup> Pièce [B-0016](#), p. 33.

<sup>102</sup> Pièce [C-GRAME-0010](#), p. 28.

<sup>103</sup> Pièce [A-0034](#), p. 81 et 82.

**TABLEAU 9**  
**ÉVOLUTION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS POUR LA PÉRIODE DE 2014 À 2017**

En millions de dollars

	2014 année historique	2015 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2015 année de base	2015 reclasse- ment <sup>2</sup>	2015 année historique	2016 année témoin révisée	2016 année autorisée D-2016-046	2016 reclasse- ment <sup>2</sup>	2016 année autorisée reclassée <sup>1</sup>	2016 année de base	2017 année témoin révisée	Variation 2017 témoin vs 2015 historique		Variation 2017 témoin vs 2016 autorisée selon D-2016-046		Variation 2017 témoin vs 2016 autorisée reclassée <sup>1</sup>	
Technologies de l'information et des communications (TIC) et Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation																	
Poste de travail TIC			23,1	(1,8)	21,1	25,5		(1,9)		23,6	23,7						
Produits TIC d'entreprise			16,4	(1,3)	15,1	18,8		(1,5)		17,4	15,6						
Produits d'exploitation TIC			3,0	33,3	36,4	5,2		31,7		36,9	41,3						
Conduite du réseau			60,1		60,1	57,4				57,4	49,6						
Radios mobiles			3,9		3,6	3,3				3,3	3,2						
Postes et centrales			12,8		12,8	10,4				10,4	8,6						
Centres d'appel, consoles téléphoniques et autres			1,3		1,3	1,1				1,1	0,9						
Services de développement TIC			8,4		6,2	7,9		7,0		14,9	20,9						
Innovation technologique			14,5		12,7	16,9				13,8	15,3						
Soutien technique			5,9		2,2	6,2				2,7	-						
Investissements (coûts capitalisés)			(13,6)	(7,3)	(8,0)	(9,3)		(7,0)		(7,2)	(17,0)						
Rendement sur les actifs			1,9		1,4	2,8				3,1	4,0						
Écart non expliqué				7,3													
Total TIC + DEPSI	130,3	169,5	137,7	30,2	164,9	146,2	139,7	28,3	168,0	177,4	166,1	1,2	1%	26,4	19%	(1,9)	-1%
Centre de services partagés	97,3	99,1	102,6	(3,1)	98,1	101,9	100,5	(2,8)	97,7	98,8	97,8	(0,3)	0%	(2,7)	-3%	0,1	0%
Unités corporatives																	
Finances	10,6		11,0	13,8	25,7	11,3		13,1		25,2	22,9	(2,8)		22,9		22,9	
Ressources humaines	26,4		24,5		42,0	24,7				43,4	46,1	4,1		46,1		46,1	
Affaires corpo. et secrétariat général	19,8		19,7		2,2	21,4				1,8	2,0	(0,2)		2,0		2,0	
Total unités corporatives	56,8	69,0	55,2	13,8	69,9	57,4	56,4	13,1	69,5	70,4	71,0	1,1	2%	14,6	26%	1,5	2%
HQ Production	20,3	17,2	18,4		18,9	18,9	18,9		18,9	18,1	18,8	(0,1)	-1%	(0,1)	-1%	(0,1)	-1%
HQ Distribution	11,5	10,7	10,7		11,6	10,7	10,7		10,7	10,7	12,2	0,6	5%	1,5	14%	1,5	14%
HQ Équipement	14,2	16,6	10,4		10,3	14,5	14,3		14,3	14,5	14,6	4,3	42%	0,3	2%	0,3	2%
Coût de retraite non réparti par produits	0,2	-	(3,1)		0,6	(3,9)	(3,9)		(3,9)	(8,7)	(0,7)	(1,3)		3,2		3,2	
Autres	0,2	-	-		-	-	-		-	-	-	-		-		-	
<b>Grand total</b>	<b>330,8</b>	<b>382,1</b>	<b>331,9</b>	<b>40,9</b>	<b>374,3</b>	<b>345,7</b>	<b>336,6</b>	<b>38,6</b>	<b>375,2</b>	<b>381,2</b>	<b>379,8</b>	<b>5,5</b>	<b>1%</b>	<b>43,2</b>	<b>13%</b>	<b>4,6</b>	<b>1%</b>

Note 1 : Reclassée à la suite du transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

Note 2 : Montant établi à partir des pièces [A-0009](#), p. 14, [B-0042](#), p. 7, et [B-0063](#), p. 28, à l'exception des montants des investissements (coûts capitalisés) et de l'écart non expliqué.

Note 3 : Montant établi à partir des pièces [A-0009](#), p. 14, et [B-0063](#), p. 23.

Note 4 : Montant établi à partir des pièces [B-0042](#), p. 7, [B-0063](#), p. 23, et [B-0131](#), p. 3.

Tableau établi à partir des pièces [A-0009](#), p. 14, [B-0016](#), p. 35 et 43, [B-0042](#), p. 7, [B-0063](#), p. 23 et 28, et [B-0131](#), p. 3, ainsi que du dossier R-3934-2016 (pièce [B-0015](#), p. 24 et 33).

[216] Pour la période de 2015 à 2017, le Transporteur établit à 0,7 % la croissance annuelle moyenne des charges de services partagés, pour une augmentation de 5,5 M\$ sur deux ans. Il justifie cette croissance principalement par l'augmentation des besoins pour l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux normes CIP de la NERC (+ 7,8 M\$).

[217] Toutefois, le Transporteur indique une baisse de 16,9 M\$ dans le montant du coût de retraite inclus dans les charges de services partagés, qui passe de 21,7 M\$ à 4,8 M\$ sur cette période<sup>104</sup>.

[218] Le Transporteur présente, par ailleurs, l'évolution de l'indicateur « Coût du produit Poste de travail TIC/effectif » pour la période de 2013 à 2017<sup>105</sup>. Il explique cette évolution par les projets de croissance, tels le projet « Évolution du poste de travail », le programme de sécurité des TIC et le projet « Accès sans fil », combinés à une baisse significative du nombre d'effectifs d'Hydro-Québec dans son ensemble<sup>106</sup>. Il ajoute qu'un cumulatif de 572 \$/effectif s'explique, en 2015 et en 2016, par le programme de sécurité des TIC et le projet « Accès sans fil », dont 506 \$ pour 2015 uniquement<sup>107</sup>.

[219] Le Transporteur précise que, sur les coûts complets relatifs au produit « Produit d'exploitation TIC » pour l'année témoin 2017 de 41,3 M\$, les CNE de l'ancienne DIT du Transporteur transférées à la VPTIC en 2015 représentent 30,0 M\$ et sont facturées en totalité au Transporteur<sup>108</sup>.

[220] En audience, il précise que les revenus facturables par la VPTIC aux CNE et aux investissements pour l'année 2016 se chiffrent à 35,3 M\$ pour le Transporteur. Il explique :

*« Le montant de 7,0 M\$, apparaissant à titre de Service de développement TIC, représente des coûts de la VPTIC imputés directement aux investissements du Transporteur. En excluant ce montant, la même somme que celle inscrite au tableau 1 (référence (i)), soit 28,3 M\$ aux charges de services partagés, est obtenue.*

---

<sup>104</sup> Pièce [B-0016](#), p. 41.

<sup>105</sup> Pièce [B-0016](#), p. 49.

<sup>106</sup> Pièce [B-0050](#), p. 45.

<sup>107</sup> Pièce [B-0132](#), p. 5.

<sup>108</sup> Pièce [B-0090](#), p. 10.

*En complément, le Transporteur précise qu'avant l'ajustement organisationnel visant la direction Informatique de transport (« DIT »), ce montant de 7,0 M\$ était présenté à la rubrique Coûts capitalisés, comme présenté au Tableau R1.1, de la pièce HQT-13, Document 1.4, en réponse à la demande de renseignements numéro 4 de la Régie. Depuis cet ajustement organisationnel, la VPTIC facture le Transporteur directement aux investissements »<sup>109</sup>.*

[221] La Régie constate l'impact important des ajustements organisationnels de 243 ÉTC sur la répartition des CNE du Transporteur, soit un reclassement, en 2016, d'un montant de 33,7 M\$ de la masse salariale vers les charges de services partagés<sup>110</sup>.

[222] La Régie s'interroge sur la détermination de ce montant, étant donné le coût unitaire d'un ÉTC de 118 400 \$ pour l'année autorisée 2016, selon le tableau 5 ci-dessus.

[223] Par ailleurs, la Régie constate que le montant du reclassement des charges pour 2016 est, de manière générale, comparable à l'écart observé entre l'année témoin et l'année de base. La Régie observe que ce constat ne se vérifie pas dans le cas des coûts capitalisés.

[224] La Régie s'interroge sur la cohérence d'ensemble des montants des charges de services partagés mentionnés par le Transporteur quant aux différentes rubriques des VPTIC et DEPSI, notamment en ce qui a trait aux Postes de travail TIC, Produits d'exploitation TIC, Services de développement TIC et Investissements (coûts capitalisés).

[225] Par ailleurs, la Régie est fortement préoccupée par les changements fréquents dans la structure organisationnelle. En effet, ces changements rendent complexe l'analyse de la preuve et accentuent les difficultés liées à la compréhension des CNE. Le recours à des charges de services partagés occasionne de plus un déficit de transparence qui engendre une difficulté à déterminer si les sommes demandées sont justifiées.

[226] La Régie est d'avis qu'un certain continuum est nécessaire pour l'analyse des charges. Elle constate que le reclassement effectué en 2016, combiné à la hausse proposée des charges, rend cet examen complexe.

---

<sup>109</sup> Pièce [B-0131](#), p. 3.

<sup>110</sup> Pièce [B-0016](#), p. 13.

[227] La Régie rappelle au Transporteur que le fardeau lui appartient de faire la preuve de ses besoins. Dans les circonstances du dossier, la Régie est d'avis que le Transporteur n'a relevé que partiellement ce fardeau. Le Transporteur n'a pas convaincu la Régie de la justesse des montants projetés pour l'année témoin 2017.

[228] Considérant les prochaines réorganisations annoncées, les possibles reclassements à venir<sup>111</sup> et l'implantation prochaine d'un MRI, la Régie est d'avis que le Transporteur devra fournir des informations supplémentaires quant au suivi des coûts, notamment pour les charges de services partagés qui représentent une part importante des CNE et sur lesquels il n'a pas de contrôle direct.

[229] La Régie rappelle, à cet égard<sup>112</sup>, la disposition suivante de la décision D-2008-019 :

*« [...] indépendamment de l'organisation interne d'Hydro-Québec, la Régie juge nécessaire de demander au Transporteur de déposer toutes les données pertinentes pour lui permettre d'apprécier le caractère juste et raisonnable des coûts reliés aux activités dont il demande la reconnaissance dans son coût de service. Ce principe a déjà été reconnu par la Régie :*

*« Indépendamment de l'organisation interne d'Hydro-Québec, la Régie règlemente Hydro-Québec dans ses activités de distribution et de transport. L'établissement du revenu requis du Distributeur implique un examen des activités reliées à la prestation des services de distribution d'électricité. Ces activités peuvent être celles de Hydro-Québec Distribution ou de divisions, filiales, centres de coûts, etc. (unités d'Hydro-Québec) mis sur pied par Hydro-Québec. »*

*Considérant l'importance des dépenses relatives à l'exploitation des actifs de télécommunications, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, des données sur une base de coût de service, selon le format et le niveau de détail requis pour les charges assumées directement par le Transporteur et de justifier les hausses significatives. Dans le passé, une exigence similaire a été formulée par la Régie pour le CSP. Par la suite, la Régie pourra*

---

<sup>111</sup> Pièce [A-0027](#), p. 84.

<sup>112</sup> Dossier R-3640-2007, décision [D-2008-019](#), p. 69.

déterminer la meilleure approche à retenir »<sup>113</sup>. [les notes de bas de page ont été omises]

[230] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de présenter, dans les prochaines demandes tarifaires, pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin, les données liées aux charges de services partagés sur une base de coût de service, avec le niveau de détail suivant :**

- **Masse salariale hors coût de retraite, excluant le temps supplémentaire;**
- **Coût de retraite;**
- **Temps supplémentaire;**
- **Services externes;**
- **Stocks et autres;**
- **Services partagés;**
- **Prestations aux investissements (Coûts capitalisés);**
- **Revenus de facturation interne et externe;**
- **Amortissement;**
- **Rendement sur les actifs;**
- **Autres charges.**

[231] **La Régie ordonne également au Transporteur de préciser l'effectif de ses fournisseurs internes, en ÉTC.**

[232] **De plus, pour permettre un suivi approprié de la facturation des fournisseurs internes, la Régie demande au Transporteur de présenter séparément les produits et services qui sont facturés exclusivement au Transporteur et les autres produits et services répartis selon les besoins. La Régie demande au Transporteur de présenter la méthode de répartition des produits et services répartis selon les besoins ainsi que les volumes afférents aux besoins réels et projetés.**

---

<sup>113</sup> Dossier R-3492-2002, décision [D-2003-93](#), p. 37.



#### 4.2.4 COÛTS CAPITALISÉS

[233] Le Transporteur projette une valeur absolue des coûts capitalisés (Coûts capitalisés) de 149,0 M\$ pour l'année témoin 2017, représentant une diminution de 4,7 M\$ ou 3,1 % par rapport à l'année autorisée 2016 (153,7 M\$) et une baisse de 7,4 M\$, soit 4,7 %, par rapport au montant de 156,4 M\$ de l'année historique 2015.

[234] La Régie note qu'en 2015, le reclassement entraîne une diminution des Coûts capitalisés de 7,3 M\$.

#### 4.2.5 ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES

##### *Implantation, application et maintien de la conformité aux normes CIP*

[235] Le coût de conformité du Transporteur aux normes CIP, pour l'année témoin projetée 2017, se chiffre à 18,5 M\$, dont 6,1 M\$ en coûts spécifiques pour l'implantation et l'application des normes et 12,4 M\$ de coûts récurrents pour le maintien de la conformité.

[236] Le tableau ci-après présente l'évolution des besoins exprimés par le Transporteur, pour la période de 2015 à 2017.

**TABLEAU 10**  
**ÉVOLUTION DES COÛTS – CONFORMITÉ AUX NORMES CIP**

Composantes - M\$	Année historique 2015	2016						Année témoin 2017		
		D-2016-046			Année de base			Récurrent	Spécifique	Total
		Récurrent	Spécifique	Total	Récurrent	Spécifique	Total			
<b>Masse salariale</b>	1,3	0,3	0,7	1,0	1,6		1,6	2,6	0,1	2,7
<b>Autres charges directes</b>	2,1	1,4	5,7	7,1	3,9	1,1	5,0	3,1	2,4	5,5
Services externes	2,0	1,4	5,7	7,1	3,9	1,1	5,0	3,0	2,0	5,0
Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres	0,1			0,0			0,0	0,1	0,4	0,5
<b>Charges de services partagés</b>	0,6	0,8	1,1	1,9	2,8	10,4	13,2	6,7	1,7	8,4
Technologies de l'information et des communications	0,6		1,1	1,1	1,1	9,0	10,1	3,4	1,7	5,1
Unités corporatives	0,0	0,8		0,8	1,7		1,7	3,3	0,0	3,3
HQ Équipement	0,0			0,0		1,4	1,4			0,0
<b>Coûts capitalisés</b>	1,0			0,0		4,8	4,8		1,9	1,9
<b>Total</b>	5,0	2,5	7,5	10,0	8,3	16,3	24,6	12,4	6,1	18,5
<b>ÉTC</b>	8	3	7	10	10	1	11	18	2	20

Source : Pièce [B-0016](#), p. 18, extrait du tableau 6.

[237] Ainsi, comparativement à l'année historique 2015, le Transporteur projette une augmentation significative des coûts requis pour la conformité aux normes CIP pour l'année de base 2016 et l'année témoin 2017.

[238] Pour l'année témoin 2017, l'augmentation des coûts récurrents de 9,9 M\$ par rapport à l'année autorisée 2016 provient principalement d'une réévaluation des coûts associés à la version 5 des normes CIP (Version 5) à la suite de l'évolution de documents d'application par la NERC<sup>114</sup>.

[239] Le Transporteur précise que le seul impact à la marge de la version 6 des normes CIP (Version 6) est de 2,6 M\$ pour les activités spécifiques d'implantation et d'application des normes CIP-003-6 et CIP-010-2<sup>115</sup>.

[240] Il rappelle également que la FERC a approuvé la Version 6 le 21 janvier 2016 et retardé, par ordonnance, l'entrée en vigueur de la Version 5, aux fins d'arrimage avec la Version 6, le 25 février 2016. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, seule la Version 6 est en vigueur.

<sup>114</sup> Pièces [B-0050](#), p. 36 et 39, et [B-0090](#), p. 12.

<sup>115</sup> Pièce [B-0090](#), p. 18.

[241] La mise en vigueur des exigences touchant les actifs à impact faible était initialement prévue le 1<sup>er</sup> avril 2017 en Version 5. Pour la plupart d'entre elles, cette date a été maintenue pour la Version 6<sup>116</sup>. Pour ces raisons, le Transporteur indique ne plus différencier ces deux versions<sup>117</sup> et réfère à la Version 6 comme la dernière version des normes CIP dont la mise en vigueur a été établie par une ordonnance de la FERC.

[242] Le Transporteur attribue l'augmentation significative des coûts récurrents et spécifiques, entre les versions 3 et 6 des normes, aux éléments suivants :

- l'élargissement considérable du périmètre d'application des normes,
- le caractère plus exigeant des normes;
- l'accroissement des contrôles;
- la récurrence plus fréquente de ces contrôles, et ce, dans des délais d'exécution plus courts<sup>118</sup>.

[243] La Régie constate que les montants prévus pour l'année de base 2016 et projetés pour l'année témoin 2017 démontrent d'importantes fluctuations en raison du changement majeur apporté par les versions 5 et 6 des normes CIP, par rapport à la version 3 (Version 3) en vigueur précédemment. Elle comprend que l'implantation et l'application des normes CIP représentent un changement de paradigme pour l'industrie et les coûts qui y sont liés sont significatifs.

[244] Toutefois, ce changement de paradigme, tel qu'expliqué, ne permet pas à la Régie d'être convaincue du montant associé à la récurrence des charges à cet égard.

[245] Par ailleurs, la Régie juge que le Transporteur n'a pas fait pleinement la démonstration du besoin d'un montant additionnel de 9,9 M\$ associé aux activités récurrentes d'implantation et d'application des normes CIP.

**[246] La Régie ordonne au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de déposer une mise à jour du tableau 6 de la pièce B-0016 présentant les coûts liés à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité aux nouvelles exigences des normes CIP, et ce, pour chacune des versions implantées**

---

<sup>116</sup> Pièce [B-0050](#), p. 35 et 40.

<sup>117</sup> Pièces [B-0090](#), p. 12, et [A-0032](#), p. 142 et 143.

<sup>118</sup> Pièces [B-0016](#), p. 19, et [A-0032](#), p. 146 à 150, 154, 155 et 166.

**après la Version 3, pour l'année autorisée, l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée.**

#### **4.2.6 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

[247] Tel que mentionné au début de cette section, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser le montant de 761,7 M\$ pour ses CNE. Cette augmentation représente une hausse de 70,8 M\$, ou 10,2 %, par rapport à l'année autorisée 2016 et se détaille comme suit :

- 45 M\$ pour une mise à niveau de la maintenance selon le MGA;
- 15,3 M\$ liés aux coûts de main-d'œuvre pour des effectifs en place;
- 8,5 M\$ liés aux coûts d'implantation, d'application et de maintien de la conformité aux normes CIP de la NERC;
- 2,0 M\$ liés à divers coûts.

[248] Comme mentionné à la section 4.2.1 de la présente décision, l'application stricte de la formule paramétrique résulte en un montant de 685,8 M\$.

[249] En tenant compte des éléments additionnels mentionnés par le Transporteur, soit ses besoins relatifs au MGA, les coûts liés à la main-d'œuvre déjà en place et aux normes de la NERC, l'application de la formule résulterait en un montant de 756,0 M\$.

[250] La Régie a déjà signifié son approbation, exclusivement pour l'année témoin 2017, d'un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.

[251] De plus, la Régie a fait part de ses réserves quant aux justifications fournies par le Transporteur en ce qui a trait aux sommes demandées pour les différentes composantes des CNE.

**[252] En conséquence, la Régie juge raisonnable pour les CNE, d'autoriser un montant global de 750,0 M\$.**

### 4.3 COMPTES D'ÉCART ET COMPTES DE FRAIS REPORTÉS AUTRES

[253] La Régie prend acte de l'information produite par le Transporteur, relative aux comptes d'écart et aux CFR autres que celui associé aux disjoncteurs PK.

[254] Pour le CFR relié aux disjoncteurs de modèle PK, la Régie renvoie à la section 3.2 de la présente décision.

### 4.4 FRAIS CORPORATIFS ET INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL

[255] Le Transporteur établit sa quote-part des frais corporatifs à 35,7 M\$, conformément à la méthode autorisée par la Régie dans sa décision D-2005-50. Cette projection pour l'année témoin 2017 est supérieure au montant de l'année historique 2015, soit 32,7 M \$, et au montant projeté de 33,3 M \$ pour l'année de base 2016. Le Transporteur explique notamment l'augmentation de ces frais (excluant le coût de retraite) par la stratégie de communication débutée en 2016 et par le transfert de l'activité « gestion documentaire » de la facturation interne aux frais corporatifs<sup>119</sup>.

[256] Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont évalués, pour l'année témoin 2017, à 0,4 M\$, soit une diminution de 0,1 M\$ par rapport au montant autorisé 2016, en lien avec le décret gouvernemental D-1329-2013<sup>120</sup> du 11 décembre 2013.

**[257] La Régie autorise, pour l'année témoin 2017, au titre des Frais corporatifs et des Intérêts reliés au remboursement gouvernemental, les montants de 35,7 M\$ et de 0,4 M\$, respectivement.**

---

<sup>119</sup> Pièce [B-0015](#), p. 13.

<sup>120</sup> [2014] 1 G.O. II, 78.

#### 4.5 FACTURATION EXTERNE

[258] Le montant projeté pour la facturation externe du Transporteur de l'année témoin 2017 s'élève à 3,2 M\$.

[259] Le Transporteur précise que la prévision de revenus de facturation externe ne tient compte que des revenus prévus en lien avec les contrats existants pour la location de propriétés diverses, puisqu'il n'est pas en mesure de prévoir le niveau des gains sur la vente de terrains. Il explique que les résultats historiques ne peuvent servir pour déterminer les ventes futures, puisque cette activité ne fait pas partie de ses activités de base, mais représente plutôt des transactions à la pièce selon la demande du marché<sup>121</sup>.

[260] La FCEI constate que les revenus de facturation externe annuels du Transporteur s'élèvent à environ 10 M\$ pour chacune des trois dernières années complètes.

[261] La FCEI est d'avis qu'il est inadéquat de ne pas prévoir de revenus uniquement parce que ceux-ci sont incertains ou variables. En conséquence, elle recommande de fixer les revenus de facturation externe à 7,7 M\$ sur la base des revenus annuels moyens de la période de 2011 à 2015, soit 4,5 M\$ de plus que le montant budgété par le Transporteur<sup>122</sup>.

[262] Considérant que le Transporteur est déjà rémunéré pour le risque de variation de rendement des ventes de terrain par sa base de facturation, la Régie est d'avis que les dépenses autorisées à titre de Facturation externe devraient correspondre à la moyenne des dépenses nécessaires à la prestation de service correspondantes.

[263] La Régie partage la position de la FCEI et ne retient pas la justification du Transporteur quant au montant proposé pour l'année 2017.

[264] La Régie juge raisonnable d'estimer les revenus de facturation externe sur la base des revenus annuels moyens de la période de 2011 à 2015, tel que proposé par la FCEI.

---

<sup>121</sup> Pièce [B-0072](#), p. 26.

<sup>122</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 8 et 9.

[265] En conséquence, la Régie fixe à 7,7 M\$ les revenus de Facturation externe, d'où une augmentation de 4,5 M\$ par rapport au montant proposé par le Transporteur.

#### 4.6 AUTRES CHARGES

[266] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur propose pour les « Autres charges », un montant de 1 174,7 M\$, rajusté à 1 175,1 M\$, à la suite de la mise à jour de décembre 2016<sup>123</sup>.

##### 4.6.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[267] Le montant prévu initialement pour l'année témoin 2017 au titre des « Achats de services de transport » est de 18,9 M\$. Le Transporteur présente l'évolution de ces dépenses pour les années 2015 à 2017 :

**TABLEAU 11**  
**ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2017 (EN M\$)**

<b>Services de transport</b>	<b>2015</b> Année historique	<b>2016</b> Année de base	<b>2017</b> Année témoin
CRT	5,6	5,3	5,6
RTA	11,5	11,0	11,1
ÉLL	1,1	1,8	1,1
SCHM	0,9	1,0	1,0
Autres	0,1	0,1	0,1
<b>Total</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>18,9</b>

Source : Pièce B-0017, p. 5, tableau 2.

<sup>123</sup> Pièce [B-0147](#).

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

[268] Le Transporteur commercialise la capacité de transport de 325 MW de 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 8,08 \$/kW/an pour 2016 et de 8,44 \$/kW/an pour 2017 et d'un taux de pertes de 1,6 %. Le tarif de CRT pour l'année 2017 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.

[269] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,6 M\$ pour l'année témoin 2017. Ce montant, en hausse par rapport au montant de 5,3 M\$ de l'année de base 2016, est le même que celui de l'année historique 2015.

***Rio Tinto Alcan Inc.***

[270] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2017, un montant de 11,1 M\$ au titre de ses « Achats de services de transport » auprès de RTA, pour l'alimentation de charges du Distributeur dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

[271] Ces achats sont payés à RTA en vertu de deux contrats, soit un contrat de location pour deux lignes de RTA, pour un montant de 1,3 M\$, et un contrat de service de transport d'électricité pour un montant de 9,8 M\$ révisé à 10,1 M\$.

[272] 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.

[273] En suivi de la décision D-2016-029<sup>124</sup>, le Transporteur justifie le recours à un contrat de location. Il précise que les deux lignes louées sont séparées électriquement du réseau de RTA et rattachées directement à son réseau. Leur utilisation se fait, dans la majorité des cas<sup>125</sup>, de façon exclusive pour alimenter les charges du Distributeur.

---

<sup>124</sup> [Page 44](#), par. 137.

<sup>125</sup> RTA peut utiliser une des deux lignes de façon temporaire et limitée pour alimenter ses charges lorsque les autres lignes qui alimentent normalement ses installations sont retirées pour entretien, sans impact négatif pour les clients du Distributeur.



[274] Étant donné la diminution, à la suite de fermetures d'usines de clients importants, du niveau des charges du Distributeur alimentées par ces lignes, les autres solutions évaluées afin de maintenir l'alimentation de ces clients se sont révélées plus coûteuses<sup>126</sup>. Le Transporteur soutient que le maintien du contrat de location de lignes de RTA est dans le meilleur intérêt du Transporteur et de sa clientèle, et ce, jusqu'à ce qu'un événement déclencheur, tel l'ajout d'une charge importante ou tout autre besoin, en justifie le changement.

[275] Le contrat de service de transport d'électricité, effectif jusqu'au 31 décembre 2015, a été approuvé par la Régie<sup>127</sup>. Le coût de 9,8 M\$ pour l'année témoin 2017 est établi sur la base du contrat approuvé et d'une prévision estimée des besoins de transport d'électricité auprès de RTA pour l'année 2017<sup>128</sup>.

[276] Le Transporteur mentionne avoir débuté en 2015 les discussions avec RTA en vue du renouvellement du contrat au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Le 29 septembre 2016, il dépose à la Régie une demande de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité avec RTA<sup>129</sup>.

[277] En suivi de la décision D-2015-017<sup>130</sup> le Transporteur produit en novembre 2016 la prévision révisée de ses besoins de transport pour l'année 2017, transmise à RTA<sup>131</sup>. Le coût du service de transport d'électricité auprès de RTA pour 2017 est révisé à la hausse.

[278] Le montant total à autoriser pour les achats de services de transport du Transporteur auprès de RTA s'élève ainsi à 11,4 M\$ pour l'année témoin 2017. Ce montant est en hausse par rapport au montant de 11,0 M\$ de l'année de base 2016 mais en baisse par rapport à celui de 11,5 M\$ de l'année historique 2015.

---

<sup>126</sup> Pièce [B-0050](#), p. 47, R26.2.2 et 26.2.3.

<sup>127</sup> Dossier R-3892-2014, décision [D-2014-145](#).

<sup>128</sup> Pièce [B-0018](#), déposée sous pli confidentiel.

<sup>129</sup> Dossier R-3984-2016.

<sup>130</sup> [Page 72](#), par. 303.

<sup>131</sup> Pièce B-0106, déposée sous pli confidentiel.

### *Énergie La Lièvre s.e.c.*

[279] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et ÉLL pour l'alimentation de l'usine de Papier Masson Ltée, un client du Distributeur. Ce contrat, approuvé par la Régie<sup>132</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.

[280] Le coût des services de transport achetés auprès de ÉLL, qui incluent un service de support de tension dynamique, est établi à 1,1 M\$ pour l'année 2017. Ce montant est en baisse par rapport à celui de 1,8 M\$ de l'année de base 2016. L'écart de 0,7 M\$ est attribuable aux coûts supplémentaires, en 2016, liés au support de tension dynamique.

### *Société en commandite hydroélectrique Manicouagan*

[281] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2017, un montant de 1,0 M\$ pour ses achats de services de transport auprès de SCHM. Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et la SCHM pour l'alimentation de charges du Distributeur. Ce contrat, approuvé par la Régie<sup>133</sup> et débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour une durée initiale de six ans, a été renouvelé pour une durée de cinq ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016. Le Transporteur a informé la Régie de ce renouvellement par voie administrative.

### **Opinion de la Régie**

**[282] La Régie reconnaît, à titre de charges nécessaires à la prestation de service du Transporteur, un montant de 5,6 M\$ pour les achats de service de transport auprès de CRT pour l'année témoin 2017.**

[283] La Régie retient que le maintien du contrat de location de lignes de RTA est dans le meilleur intérêt du Transporteur et de sa clientèle, étant donné le niveau des charges du Distributeur alimentées actuellement par ces lignes. **Elle reconnaît ainsi un montant de 1,3 M\$, à ce titre, pour l'année 2017. Elle prend acte également du coût révisé du service de transport d'électricité auprès de RTA pour 2017, au montant de 10,1 M\$.**

---

<sup>132</sup> Dossier R-3636-2007, décision [D-2010-087](#).

<sup>133</sup> Dossier R-3829-2012, décisions [D-2013-026](#) et [D-2013-026R](#).

[284] **En conséquence, la Régie autorise, pour l'année témoin 2017, les montants de :**

- **11,4 M\$ pour les achats de services de transport auprès de RTA;**
- **1,1 M\$ pour les achats de service de transport sur le réseau d'ÉLL;**
- **1,0 M\$ pour l'achat d'un service de transport auprès de la SCHM;**
- **0,1 M\$ pour la catégorie « Autres » des achats de services de transport.**

#### **4.6.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ**

[285] 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 et facturée selon les Tarifs et conditions du Distributeur en vigueur.

[286] Pour les Achats d'électricité, le Transporteur projette, pour l'année témoin 2017, un montant 15,0 M\$, comparativement à celui de 14,9 M\$ pour l'année historique 2015 et pour l'année de base 2016.

[287] **La Régie autorise le montant de 15,0 M\$ projeté au titre des Achats d'électricité pour l'année témoin 2017.**

#### **4.6.3 AMORTISSEMENT**

[288] La charge d'amortissement projetée pour l'année 2017 est de 1 088,8 M\$, en hausse de 69,8 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année 2016.

[289] Le tableau suivant présente la composition de la charge d'amortissement ainsi que son évolution pour la période de 2015 à 2017.

**TABLEAU 12**  
**ÉVOLUTION DE L'AMORTISSEMENT POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2017**

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2015	2016	2016	2017	2017	Variations			
	Année historique	D-2016-046 autorisé et reclassé	Année de base	Année témoin	Année témoin révisée	2017 témoin révisée vs 2016 autorisée		2017 témoin révisée vs 2015 historique	
<b>Composantes</b>									
Immobilisations corporelles en exploitation	902,9	912,5	963,2	1 007,5	1 007,5	95,0	10,4%	104,6	11,6%
Actifs incorporels	32,2	37,3	33,8	32,9	32,9	(4,4)	-11,8%	0,7	2,2%
Actifs réglementaires	5,3	5,6	5,1	5,0	5,0	(0,6)	-10,7%	(0,3)	-5,7%
Retraits d'actifs	47,1	67,7	62,7	52,9	52,9	(14,8)	-21,9%	5,8	12,3%
Radiation de projets	6,1	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0%	3,9	63,9%
Frais reportés	(11,4)	(14,1)	(16,4)	(19,5)	(19,5)	(5,4)		(8,1)	
<b>Amortissement</b>	<b>982,2</b>	<b>1 019,0</b>	<b>1 058,4</b>	<b>1 088,8</b>	<b>1 088,8</b>	<b>69,8</b>	<b>6,8%</b>	<b>106,6</b>	<b>10,9%</b>

Tableau établi sur la base des pièces [B-0147](#), p. 4, et [B-0112](#), p. 4, du dossier R-3934-2015.

[290] Au cours de la période de 2015 à 2017, la charge d'amortissement a augmenté de 106,6 M\$. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation de 104,6 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, laquelle se ventile comme suit:

- une hausse de 66,7 M\$ découlant de la demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK dans le cadre du dossier R-3968-2016;
- une baisse de 44,7 M\$ découlant du passage aux PCGR des États-Unis;
- une hausse de 82,6 M\$, due principalement au solde de l'amortissement des mises en service réalisées au cours de l'année 2015 et de celles prévues en 2016 et 2017.

[291] Pour l'année 2017, le Transporteur a intégré un facteur de glissement, relatif aux mises en service, d'une valeur de 800 M\$<sup>134</sup> qui contribue à raffermir sa prévision de l'amortissement.

<sup>134</sup> Pièce [B-0019](#), p. 20.

***Retraits d'actifs et Radiation de projets***

[292] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur établit sa projection à :

- 52,9 M\$ au titre de retraits d'actifs, dont 42,9 M\$ pour les retraits de nature courante;
- 10 M\$ au titre de radiation de projets.

[293] Le Transporteur précise qu'il établit son niveau de retraits de nature courante en se basant sur les ratios moyens pour la période de 2012 à 2015 pour les catégories « Pérennité » et « Croissance des besoins », soit respectivement 5,4 % et 0,3 %. La prévision des mises en service utilisées dans le ratio pour les années de base 2016 et témoin 2017 ne tient pas compte de celles découlant du remplacement des disjoncteurs de modèle PK et des actifs connexes.

[294] Le Transporteur explique que les principales causes de radiations de projets sont liées au repositionnement de projets et au changement de stratégie de réalisation. La prévision des radiations de projets est estimée sur la base de l'historique des années précédentes.

[295] Le Transporteur présente les montants projetés, autorisés et réels des radiations de projets sur l'horizon 2006 à 2015. La Régie ajoute différents calculs de moyennes, au tableau suivant.

**TABLEAU 13**  
**COÛTS LIÉS AUX RADIATIONS D'ACTIFS DE PROJET 2006-2015**

<b>Année</b>	<b>Montant projeté</b>	<b>Montant autorisé</b>	<b>Montant réel</b>
2006	5,1	5,1	6,6
2007	5	5	5,3
2008	5,7	5,7	15,2
2009	5	5	6,3
2010	10	10	10,3
2011	10	10	4,4
2012	10	10	10,7
2013	10	10	6,3
2014	10	10	15,1
2015	10	10	6,1
<b>Moyenne</b>			
<b>2006-2015</b>			<b>8,6</b>
<b>2007-2015</b>			<b>8,9</b>
<b>2008-2015</b>			<b>9,3</b>
<b>2009-2015</b>			<b>8,5</b>
<b>2010-2015</b>			<b>8,8</b>
<b>2011-2015</b>			<b>8,5</b>
<b>Moyenne des moyennes</b>			<b>8,8</b>

*Tableau établi sur la base de la pièce B-0063, p. 37 à 39.*

[296] Le Transporteur indique que les radiations réelles peuvent varier par rapport aux montants projetés, mais que, sur l'historique des dix dernières années, le montant réel a été supérieur au montant projeté à sept reprises. Sur la même période, la moyenne des radiations réelles a été d'un montant de près de 9 M\$.

[297] La Régie constate que la détermination des Retraits d'actifs de nature courante est conforme à la décision D-2016-029<sup>135</sup>.

[298] **Par ailleurs, en ce qui a trait aux Radiations de projets, considérant que leur prévision est basée sur l'historique des années précédentes et que les moyennes sur différentes périodes ne dépassent pas la somme de 9 M\$, sauf exception pour la moyenne 2008-2015, la Régie juge approprié de réduire la charge d'amortissement pour la radiation de projets d'un montant de 1 M\$.**

<sup>135</sup> [Page 56](#), par. 203 et suivants.

[299] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 15 mars 2017, à 12 h, pour approbation, les données associées à la charge d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, ajustée en fonction des éléments décisionnels ci-dessus et de ceux contenus dans les autres sections de la présente décision.**

#### **4.6.4 AUTRES (TAXES ET AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE)**

[300] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur projette, pour les Taxes et les Autres revenus de facturation interne, respectivement, des montants de 99,7 M\$ et 47,6 M\$.

[301] **Après examen, la Régie autorise, pour l'année témoin 2017, un montant de 99,7 M\$ au titre des « Taxes » et un montant de 47,6 M\$ au titre des « Autres revenus de facturation interne ».**

## **5. BASE DE TARIFICATION**

### **5.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2015-2017**

[302] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une base de tarification de 19 862,1 M\$, soit une croissance de 1 434,2 M\$, ou 7,8 %, par rapport à l'année historique 2015 et de 554,3 M\$, ou 2,9 %, par rapport à l'année autorisée 2016.

[303] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes, pour la période de 2015 à 2017.

**TABLEAU 14**  
**ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2017**

<i>En millions de dollars ou en % Moyenne des 13 soldes</i>	2015	2016	2016	2017	Variations			
	Année historique	D-2016-046 autorisé et reclassé	Année de base	Année témoin	2017 témoin vs 2016 autorisée		2017 témoin vs 2015 historique	
Immobilisations en exploitation	18 065,8	19 023,8	18 833,4	19 722,9	699,1	3,7%	1 657,2	9,2%
Actifs incorporels	471,9	471,9	468,2	469,6	(2,3)	-0,5%	(2,3)	-0,5%
Autres actifs	(272,1)	(381,2)	(445,2)	(531,4)	(150,2)	39,4%	(259,3)	95,3%
Fonds de roulement	162,3	193,3	188,5	201,0	7,7	4,0%	38,7	23,8%
<b>Base de tarification</b>	<b>18 427,9</b>	<b>19 307,8</b>	<b>19 045,0</b>	<b>19 862,1</b>	<b>554,3</b>	<b>2,9%</b>	<b>1 434,2</b>	<b>7,8%</b>

Tableau établi à partir des pièces [B-0020](#), [B-0021](#) et [B-0022](#) et du dossier R-3934-2015, pièce [B-0113](#), p. 3.

[304] La FCEI note une surestimation de la base de tarification. Sur la base des données historiques de la période de 2011 à 2015, l'intervenante évalue l'impact de cette surestimation sur le revenu requis, entre 35 M\$ et 59 M\$, sur la période<sup>136</sup>. Cette surestimation contribue de manière significative aux excédents de rendement observés au cours de ces années.

[305] Le Transporteur soutient que pour remédier à cet écart, il intègre à ses prévisions de mises en service, un facteur de glissement qui pour l'année 2017, induit une baisse du revenu requis de 22,5 M\$<sup>137</sup>.

[306] La FCEI estime que cet ajustement est insuffisant. L'impact moyen des écarts de prévision sur les cinq dernières années historiques est d'environ 55 M\$, soit 33 M\$ de plus que l'ajustement inclus à l'année témoin 2017. Ainsi, l'intervenante considère qu'il est approprié d'ajuster le revenu requis 2017 à la baisse d'un montant total de 33 M\$.

[307] Le Transporteur réplique que l'analyse réalisée par la FCEI à l'appui de sa recommandation est trop sommaire et incomplète. Selon lui, l'intervenante ne considère pas les éléments non liés au volume ou hors du contrôle du Transporteur pour ces années, dont l'impact lié aux écarts de taux, le caractère atypique des années 2012 et 2013 et l'indisponibilité de la main-d'œuvre à la suite d'un conflit de travail survenu à l'automne 2014<sup>138</sup>.

<sup>136</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 7.

<sup>137</sup> Pièce [B-0067](#), p. 22.

<sup>138</sup> Pièce [B-0142](#), p. 15.



[308] Le Transporteur considère que l'utilisation de tels écarts historiques n'est pas une base juste ni équitable. Pour 2017, il juge que le facteur de glissement évalué à 800 M\$ pris en compte dans ses prévisions de mises en service est suffisant et se dit confiant de réaliser les mises en service planifiées.

[309] Le Transporteur évalue pour l'année témoin 2017, la probabilité de réalisation de plusieurs projets majeurs à 71 % des coûts de mises en service prévues<sup>139</sup>.

## 5.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

[310] Les immobilisations corporelles en exploitation représentent 99 % de la base de tarification.

[311] Le tableau suivant présente l'évolution des immobilisations corporelles en exploitation de la base de tarification pour la période de 2015 à 2017.

**TABLEAU 15**  
**ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION**  
**POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2017**

<i>En millions de dollars ou en % Moyenne des 13 soldes</i>	2015	2016	2016	2017	Variations			
	Année historique	D-2016-046 autorisé et re classé	Année de base	Année témoin	2017 témoin vs 2016 autorisée		2017 témoin vs 2015 historique	
Postes	10 096,8	10 975,7	10 704,6	11 341,0	365,3	3,3%	1 244,2	12,3%
Lignes	6 359,2	6 451,9	6 443,7	6 686,7	234,8	3,6%	327,5	5,2%
Autres actifs de réseau	621,9	538,4	645,3	603,2	64,8	12,0%	(18,7)	-3,0%
Actifs de soutien	357,4	364,6	362,6	359,3	(5,3)	-1,5%	1,9	0,5%
Télécommunications	630,5	693,2	677,2	732,8	39,6	5,7%	102,3	16,2%
<b>Immobilisations en exploitation</b>	<b>18 065,8</b>	<b>19 023,8</b>	<b>18 833,4</b>	<b>19 722,9</b>	<b>699,1</b>	<b>3,7%</b>	<b>1 657,2</b>	<b>9,2%</b>

Tableau établi à partir des pièces [B-0020](#), [B-0021](#) et [B-0022](#), ainsi que du dossier R-3934-2015, pièce [B-0113](#), p. 3.

[312] Conformément à la décision D-2016-076, le Transporteur informe la Régie que des contributions de 117,7 M\$ sont inscrites à sa base de tarification 2017<sup>140</sup>.

<sup>139</sup> Pièce [B-0067](#), p. 21.

<sup>140</sup> Page 6.

[313] Par ailleurs, le montant à la rubrique « Postes » comprend, pour l'année témoin 2017, 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 2021.

### 5.3 ACTIFS INCORPORELS ET AUTRES ACTIFS

[314] Les Actifs incorporels comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Au cours de la période de 2015 à 2017, la moyenne des 13 soldes de ces actifs passe de 471,9 M\$ à 469,7 M\$, soit une diminution de 2,2 M\$ ou 0,5 % pour la période.

[315] 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 ».

[316] Au 31 décembre 2017, la contribution à recevoir du Producteur est estimée à 174,1 M\$<sup>141</sup> et celle du Distributeur à 444,5 M\$<sup>142</sup>.

[317] Pour la période de 2015 à 2017, l'augmentation des contributions internes du Producteur s'explique essentiellement par la contribution liée au raccordement du complexe de la Romaine, évaluée à 72,0 M\$ en 2016 et 16,5 M\$ en 2017.

[318] Pour cette même période, l'augmentation des contributions internes du Distributeur s'explique principalement par la contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur, évaluée à 216,6 M\$ en 2016 et à 18,9 M\$ en 2017 et par une contribution du projet d'intégration du parc éolien Rivière-Nouvelle (13,7 M\$ en 2017), ainsi que par diverses contributions pour des activités de mesurage.

[319] L'évaluation de la contribution du Distributeur pour l'année témoin 2017 est examinée à la section 11.2.3 de la présente décision.

---

<sup>141</sup> Pièce [B-0019](#), p. 10.

<sup>142</sup> Pièce [B-0019](#), p. 10.

## 5.4 FONDS DE ROULEMENT

[320] Depuis la décision D-2016-029, le FDR autorisé de 2016 est passée de 193,3 M\$ à 201 M\$ en 2017. L'augmentation de 7,7 M\$ s'explique essentiellement par :

- une hausse de 8,4 M\$ des matériaux;
- une baisse de 1,2 M\$ des actifs stratégiques.

[321] Pour 2017, un montant de 28,2 M\$, inclus au FDR, correspond aux actifs stratégiques dédiés à la gestion du risque de défaillance d'équipements en service sur le réseau de transport.

[322] Au paragraphe 208 de sa décision D-2016-029<sup>143</sup>, la Régie demandait au Transporteur de déposer une preuve dans le présent 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. La Régie se questionnait sur la possibilité, dans le cas d'actifs liés aux défaillances, de double comptage, puisque ces équipements peuvent se retrouver à la fois à la ligne des actifs corporels et à la ligne FDR d'actifs stratégiques de la base de tarification.

[323] Le Transporteur démontre dans sa preuve, qu'un actif stratégique ne peut jamais être inscrit ni porter rendement simultanément à deux endroits, soit à titre d'actif stratégique du FDR et à titre d'actif corporel. Cet actif ne fait ainsi pas l'objet de double comptage dans les revenus requis du Transporteur à titre de rendement et d'amortissement, ni dans les tarifs de transport.

[324] **La Régie juge cette démonstration satisfaisante.**

## 5.5 SUIVI DES MISES EN SERVICE

[325] 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 2013 à 2015 ainsi que pour l'année de base 2016<sup>144</sup>.

[326] Le Transporteur a réalisé, pour l'année historique 2015, des mises en service de 1 768,6 M\$, représentant une hausse de 681,8 M\$ par rapport au montant autorisé 2015. Pour l'année de base 2016, il prévoit des mises en service de 1 224,0 M\$, représentant une hausse de 70,2 M\$ par rapport au montant autorisé 2016 de 1 153,8 M\$.

[327] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de 1 986,5 M\$, soit une hausse de 762,5 M\$ par rapport au niveau prévu pour l'année de base 2016.

[328] Le Transporteur mentionne avoir consolidé, en 2016, des mesures mises en place dans ses processus d'affaires pour améliorer la projection des mises en service. Ces mesures, dont l'effet combiné assurera, selon le Transporteur, une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la base de tarification projetée<sup>145</sup>, sont les suivantes :

- identification des besoins de retraits et confirmation de la faisabilité dès l'étape de la proposition d'affaires du groupe HQÉSP;
- respect des dates de remises d'appareillage soutenu par des objectifs individuels influençant la rémunération des gestionnaires de projets;
- établissement de comités conjoints favorisant l'arrimage des activités requises;
- établissement d'objectifs individuels de rémunération associés à la réalisation des mises en services planifiées pour les gestionnaires de la direction principale-Exploitation des installations;
- mise en place d'une nouvelle stratégie de mise en route en automatisme<sup>146</sup>.

[329] Le Transporteur justifie le dépassement de 681,8 M\$ des mises en service réelles de celles autorisées pour l'année 2015 par, essentiellement, les reports de mises en

---

<sup>144</sup> Pièce [B-0019](#), p. 18, tableau 19.

<sup>145</sup> Pièce [B-0133](#), p. 32.

<sup>146</sup> Pièce [B-0019](#), p. 19.

service de l'année 2014 à l'année 2015, année où elles se sont réalisées<sup>147</sup>. Il explique également l'écart de coûts de 70,2 M\$, pour l'année de base 2016, entre les mises en service projetées et celles autorisées selon la décision D-2016-029<sup>148</sup>.

[330] Le Transporteur précise avoir appliqué, en excluant les montants relatifs au remplacement des disjoncteurs de modèle PK, un facteur de glissement de 19 % aux mises en service projetées pour l'année témoin 2017. Ce taux est inférieur à celui de 26 % utilisé pour obtenir la valeur des mises en service de l'année témoin 2016, dans le dossier tarifaire précédent<sup>149</sup>.

[331] L'AQCIE-CIFQ constate des écarts importants, sur la période de 2009 à 2015, entre la valeur autorisée et la valeur réelle des mises en service, généralement à l'avantage du Transporteur. Ces écarts peuvent varier de façon significative d'un exercice à l'autre, ce qui amène l'intervenant à questionner la qualité même du processus suivi par le Transporteur dans l'établissement de ses prévisions de mises en service. L'intervenant recommande de réduire de 10 % la valeur des prévisions de mises en service du Transporteur pour l'année témoin 2017.

[332] Le Transporteur souligne que 95 % du montant des mises en service prévu pour l'année 2017, soit 1 406 M\$, est constitué d'un « bloc dur » de projets supérieurs à 25 M\$ et d'un niveau de mises en service inférieures à 25 M\$, pour un montant de 478 M\$<sup>150</sup>. Selon lui, les mises en service prévues pour l'année 2017 intègrent un juste équilibre entre ses impératifs d'affaires et la situation ponctuelle engendrée par le remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

[333] SÉ-AQLPA constate un retard « systémique » des projets de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de sites annoncés par le Transporteur, entre le présent dossier tarifaire et le précédent. Il recommande de procéder à ces activités selon les échéanciers prévus et s'attend à des budgets requis à ces fins au présent dossier.

[334] À cet égard, le Transporteur mentionne qu'un projet de démantèlement ne peut s'effectuer avant la mise en service finale des nouveaux équipements dont les reports

---

<sup>147</sup> Pièce [B-0019](#), p. 19.

<sup>148</sup> Pièce [B-0050](#), p. 50, tableau R27.1.

<sup>149</sup> Pièce [B-0019](#), p. 20.

<sup>150</sup> Pièce [B-0133](#), p. 32.

proviennent principalement de réaménagement d'échéanciers des travaux propres à chaque projet<sup>151</sup>.

[335] La Régie remarque que le Transporteur a, en 2016, consolidé des mesures en place dans ses processus d'affaires, afin d'améliorer la projection de ses mises en service et que l'effet combiné de ces mesures devrait assurer une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de sa base de tarification projetée.

[336] Par ailleurs, la Régie rappelle que, dans sa décision D-2014-035, elle avait pris en compte les écarts importants des mises en service sur la période de 2008 à 2012, en réduisant la base de tarification du Transporteur de l'année témoin projetée 2014 d'un montant de 100 M\$<sup>152</sup>.

[337] La Régie constate que, pour les années historique 2015 et de base 2016, les valeurs des mises en service réelles dépassent celles des mises en service autorisées et que les écarts tendent à diminuer, par l'application d'un facteur de glissement. Elle note que, pour l'année témoin 2017, le Transporteur applique un important facteur de glissement de 800 M\$, dont 350 M\$ sont associés à l'impact des disjoncteurs de modèle PK. Le montant résiduel, soit 450 M\$, correspond à un facteur de glissement de 19 % appliqué à l'évaluation des mises en service projetées, en excluant l'impact des disjoncteurs PK.

[338] La Régie prend acte du fait que l'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des mises en service, consolidées par le Transporteur en 2016, devrait assurer une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la base de tarification projetée.

[339] Elle ne juge donc pas utile de réduire, pour les projets autorisés, la valeur des prévisions de mises en service du Transporteur pour l'année témoin 2017.

[340] La Régie ne retient pas non plus la recommandation de SÉ-AQLPA. Elle reconnaît cependant que les reports de mises en service de nouveaux équipements peuvent induire le réaménagement des échéanciers d'activités de démantèlement.

---

<sup>151</sup> Pièce [B-0069](#), p. 13, R1-9a.

<sup>152</sup> [Page 99](#).

### 5.5.1 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE

[341] Pour la période de 2015 à 2017, le Transporteur présente :

- la réalisation de projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés;
- la réalisation des projets inférieurs à 25 M\$ inclus dans les enveloppes de projets antérieurement autorisés par la Régie;
- les additions de plus de 5 M\$ à la base de tarification de 2015 à 2017.

[342] Le Transporteur fournit la moyenne des 13 soldes relative aux mises en exploitation prévues pour l'année de base 2016 et l'année témoin projetée 2017 des projets suivants non autorisés par la Régie à la date de dépôt de la preuve du Transporteur :

- Poste Saraguay : 2,0 M\$ pour l'année témoin 2017;
- Ligne Vignan – Petite-Nation : 0,9 M\$ pour l'année témoin 2017;
- Poste Gracefield et ligne Paugan-Maniwaki : 0,9 M\$ pour l'année témoin 2017;
- intégration parcs éoliens – Appel d'offres 2013-01 (4<sup>e</sup>) : 1,9 M\$ pour l'année de base 2016 et 12,3 M\$ pour l'année témoin 2017;
- Poste Châteauguay – Remplacement d'équipements compensateurs statiques : 2,1 M\$ pour l'année témoin 2017;
- remplacement de disjoncteurs de modèle PK : 8,7 M\$ pour l'année de base 2016 et 36,4 M\$ pour l'année témoin 2017.

[343] La Régie constate qu'à la date de la présente décision, les projets relatifs à la Ligne Vignan – Petite-Nation et à l'intégration de parcs éoliens en lien avec l'appel d'offres 2013-01 n'ont pas été autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi.

[344] **Conformément à sa décision D-2012-059<sup>153</sup>, la Régie exclut de la base de tarification 2017 le montant de 0,9 M\$ lié au projet Ligne Vignan – Petite-Nation. Elle exclut également, sous réserve d'une autorisation de la Régie du projet relatif à l'intégration des parcs éoliens issus de l'appel d'offres 2013-01 avant la date de mise**

---

<sup>153</sup> [Page 32](#), par. 106.

**à jour des données du revenu requis, les montants afférents aux mises en service de ce projet pris en compte par le Transporteur dans le présent dossier.**

[345] Conformément à la décision D-2014-035<sup>154</sup>, les montants réellement encourus pour ces projets seront inscrits au CFR hors base prévu à cet effet.

### **5.5.2 DÉPASSEMENT DE COÛTS ET MODIFICATION DE PROJETS AUTORISÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 73 DE LA LOI**

[346] Dans sa décision D-2014-035, la Régie demandait au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en fournir les justifications.

[347] La Régie demandait 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.

[348] Le Transporteur dénonce le cas du projet « Liaisons hertziennes Manicouagan, Arnaud, Montagnais et Manic-5 » et dépose, en réponse à une DDR, la lettre du suivi administratif relative à ce projet, datée du 26 février 2016<sup>155</sup>.

[349] La Régie prend acte du dépôt au dossier de la lettre du suivi administratif du 26 février 2016 relative au remplacement des liaisons hertziennes entre le Poste Manicouagan, le Poste Arnaud, le Poste Montagnais et le complexe hydroélectrique Manic-5.

---

<sup>154</sup> [Page 42](#), par. 164.

<sup>155</sup> Pièces [B-0050](#), p. 51, R28.1, et [B-0051](#).



[350] Le Transporteur souligne, dans son rapport annuel 2015, que la prévision de 94,4 M\$ autorisée par la Régie pour ce projet, est revue à 112,3 M\$. Il rappelle que la hausse du coût du projet est principalement attribuable à la résiliation d'un contrat, à la suite d'importants problèmes de logistique sur les sites des travaux, aux retards encourus et aux difficultés financières d'un entrepreneur, faisant en sorte qu'un autre entrepreneur, ainsi qu'Hydro-Québec, ont dû poursuivre les travaux. Le Transporteur précise que la nature des travaux, les objectifs du projet et la solution recommandée n'ont pas changé.

[351] La Régie reconnaît que, malgré la réévaluation des coûts de ce projet, la nature des travaux et les objectifs du projet n'ont pas changé et que la solution recommandée reste la même.

[352] En réponse à une DDR, le Transporteur dénonce le projet « Poste Manicouagan – Réfection CS24 et systèmes connexes »<sup>156</sup>. Ce projet avait été présenté dans le cadre du dossier R-3934-2015, en raison de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente au suivi administratif relatif à ce projet, déposé à la Régie le 31 juillet 2015. Le Transporteur avait alors confirmé que la nature des travaux et les objectifs du projet demeuraient les mêmes. La mise en service prévue en 2015 n'ayant pu être réalisée, la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification était désormais prévue en 2016.

[353] La Régie prend acte de la réponse R28.2 de la pièce B-0050 dénonçant le nouveau dépassement de coût du projet « Poste Manicouagan – Réfection CS24 et systèmes connexes » et le nouveau coût prévu de ce projet établi à 97,3 M\$.

[354] Le Transporteur indiquait, dans son rapport annuel 2015, que la prévision des coûts de ce projet était revue à 97,3 M\$<sup>157</sup>. Autorisée à 69,6 M\$ par la Régie<sup>158</sup>, cette prévision de coûts a déjà fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation au CA, au montant de 87,5 M\$, ce qui a conduit au suivi administratif déposé à la Régie le 31 juillet 2015.

---

<sup>156</sup> Pièce [B-0050](#), p. 51 et 52, R28.2.

<sup>157</sup> Rapport annuel 2015 du Transporteur, pièce [HQT-5](#), document 1, p. 37.

<sup>158</sup> Décision D-2012-151.

[355] 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 qui a entraîné la hausse des coûts clients et des frais financiers. De plus, l'émission d'un nouvel appel d'offres, à la suite du bris de contrat occasionné par le report de l'échéancier en 2017, a eu pour effet une augmentation des coûts de construction. Enfin, le retard dans les activités de chantier a exercé une pression à la hausse sur les coûts de gérance interne.

[356] Le Transporteur mentionne que le coût prévu pour la réalisation du projet « Poste Manicouagan – Réfection CS24 et systèmes connexes » est maintenant de 97,3 M\$. Ce montant n'a pas fait l'objet d'une deuxième demande d'autorisation au CA. Le Transporteur explique que ce montant, représentant un dépassement d'environ 11 % par rapport à la plus récente valeur autorisée par le CA, est inférieur au seuil applicable de 15 % entraînant une telle demande.

[357] Le Transporteur estime que ce seuil objectif lui permet de produire de manière cohérente et harmonisée les suivis qui peuvent être requis par la Régie et ceux requis selon ses processus d'autorisation internes relativement aux projets de plus de 25 M\$.

[358] La Régie constate que le Transporteur n'a déposé aucune information sur ce projet dans sa preuve initiale.

[359] De plus, la Régie note que le coût prévu dépasse de plus de 40 % la valeur du projet « Poste Manicouagan – Réfection CS24 et systèmes connexes » qu'elle a autorisé.

[360] En outre, le nouveau coût prévu de 97,3 M\$ pour ce projet ne se retrouve pas dans les tableaux fournis par le Transporteur présentant les autorisations de la Régie liées aux additions à la base de tarification réalisées ou projetées pour les années 2016 et 2017 ainsi qu'un suivi de leurs valeurs autorisées<sup>159</sup>, puisque seules les valeurs autorisées par le CA font foi d'une révision des coûts d'un projet.

[361] La Régie est d'avis que tout projet ayant fait l'objet d'un suivi administratif requiert une attention particulière, surtout lorsque les coûts progressent par la suite.

---

<sup>159</sup> Pièce [B-0019](#), p. 23 et 24, tableaux 23 et 24.

[362] En audience, le Transporteur précise qu'il ne souhaite pas rendre disponible publiquement une information avant qu'elle ne soit portée à la connaissance du CA<sup>160</sup>. Cependant, il ne voit aucune difficulté à transmettre, par lettre, un suivi révisé du suivi administratif déjà déposé, avec la même information qui se trouve au rapport annuel, ni à réitérer la mise à jour de cette information dans les dossiers tarifaires subséquents<sup>161</sup>.

[363] La Régie réitère que les dépassements de coûts supérieurs à 15 % doivent être dénoncés, conformément à la décision D-2014-035<sup>162</sup>. Elle s'attend, lorsque des modifications substantielles, comme un dépassement de coûts, sont apportées à un projet d'investissement, à ce que le Transporteur rende cette information disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager.

**[364] La Régie ordonne au Transporteur de déposer systématiquement dans son dossier tarifaire, lors de la première demande d'inclusion, partielle ou totale, d'un projet à la base de tarification, le suivi administratif déjà soumis à la Régie pour expliquer le dépassement des coûts de plus de 15 %.**

**[365] La Régie ordonne également au Transporteur, une fois qu'il a réitéré sa dénonciation d'un dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet, dans le cadre du premier dossier tarifaire subséquent à la date de dénonciation faisant l'objet d'une demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification, de déposer le suivi des coûts de réalisation du projet dans chaque dossier tarifaire subséquent, jusqu'à la mise en service finale du projet.**

**[366] Enfin, la Régie ordonne au Transporteur, s'il constate, dans le cadre de la préparation de son rapport annuel, que le nouveau coût prévu d'un projet est supérieur au coût ayant déjà fait l'objet d'un suivi administratif pour ce projet, d'en informer le plus rapidement possible la Régie au moyen d'un suivi administratif. Ce suivi devra expliquer les écarts de coûts constatés au rapport annuel. Il sera déposé sur le site internet de la Régie avec les autres suivis administratifs liés au projet.**

---

<sup>160</sup> Pièce [A-0034](#), p. 47 et 48.

<sup>161</sup> Pièce [A-0034](#), p. 96 et 97.

<sup>162</sup> [Pages 109](#) et 110, par. 509 à 511.

[367] La Régie reconnaît que, malgré la réévaluation des coûts du projet « Poste Manicouagan – Réfection CS24 et systèmes connexes », la nature et les objectifs des travaux de réfection du compensateur synchrone CS23 n'ont pas changé et la solution recommandée reste la même. **En conséquence, elle autorise l'inclusion à la base de tarification, pour l'année témoin projetée 2017, du montant de 42,6 M\$ relatif à la mise en service prévue pour ce projet.**

## **5.6 INCLUSION DU PROJET CHAMOUCHOUANE – BOUT-DE-L'ÎLE**

[368] Dans le cadre du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (le projet Chamouchouane), le Transporteur prévoit des mises en service de 9,4 M\$ pour l'année de base 2016 et de 79,4 M\$ pour l'année témoin 2017.

[369] NEMC recommande de ne pas inclure à la base de tarification la totalité des coûts de ce projet, puisque cette ligne a été conçue pour répondre, en partie, à des besoins de transport n'offrant aucune garantie de revenus.

[370] NEMC soumet que le Transporteur n'a pas tenu compte du principe de causalité des coûts dans le cadre du projet Chamouchouane et, par conséquent, qu'une partie des coûts d'investissement reliés à ce projet ne devrait pas être intégrée à la base de tarification, car non prudemment acquis et utile.

[371] Le Transporteur, quant à lui, soutient que NEMC conteste dans les faits la décision D-2015-023 rendue par la Régie en regard des objectifs du projet, par la remise en cause du partage des coûts de ce projet entre les différentes catégories d'investissement et du mode de récupération des coûts associés à ces catégories.

[372] Il fait valoir que les conclusions recherchées par NEMC sont illégales et irrecevables car elles nient le cadre réglementaire et la décision D-2015-023.

[373] Le 18 novembre 2016, la Régie a déclaré qu'elle entend statuer sur le moyen préliminaire soulevé par le Transporteur, après avoir entendu les participants sur le fond du dossier.

[374] Par ailleurs, NEMC s'objecte à l'introduction au présent dossier de certains éléments de preuve du Transporteur. Selon l'intervenante, le Transporteur, via sa réplique, tente d'introduire illégalement de nouveaux éléments de preuve au dossier. NEMC demande à la Régie de ne pas considérer ces nouveaux éléments.

[375] Le Transporteur fait valoir notamment que sa réplique est conforme et se rattache directement et concrètement aux éléments contenus à la plaidoirie de NEMC, qu'elle constitue le miroir et les réponses de ce dernier à la plaidoirie de NEMC, qu'elle n'a pas servi à introduire de nouveaux moyens de droit qui n'auraient pas été présentés lors de la plaidoirie principale et qu'il n'a pas scindé sa plaidoirie. Subsidiairement, le Transporteur soumet que ces éléments de preuve sont pertinents et que, la Régie étant maître de sa procédure, devrait recevoir au présent dossier l'entièreté de sa réplique amendée.

**[376] La Régie accueille l'objection de NEMC. Elle ne considèrera pas les éléments en question<sup>163</sup> aux fins de sa décision, ceux-ci n'ayant pas été introduits en temps opportun, dans le cadre de l'administration de la preuve.**

**[377] La Régie conclut, pour les motifs exposés ci-après, que les actifs liés au projet Chamouchouane satisfont aux critères de prudence et d'utilité.** Dans ce contexte, elle ne juge pas utile de statuer sur le moyen préliminaire du Transporteur.

### **Position de NEMC**

[378] NEMC indique que le projet Chamouchouane a comme objectif de résoudre un problème lié à la configuration du réseau de transport, appelé « effet d'entonnoir », à la hauteur du Poste de la Chamouchouane et que le projet a également été conçu afin de répondre aux besoins d'investissement sur le réseau principal liés au complexe de la Romaine ainsi qu'à ceux liés à la production éolienne découlant de l'appel d'offres 2005-03. L'intervenante en déduit que ce projet répond à des besoins de croissance de la demande déjà approuvés par la Régie, ainsi qu'à des besoins de fiabilité.

---

<sup>163</sup> Pièce [C-NEMC-0030](#), p. 2.

[379] À cet égard, NEMC rapporte<sup>164</sup> la façon dont le Transporteur définissait initialement le projet Chamouchouane dans le dossier R-3887-2014 :

*« Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service », « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle ». Bien que l'élément déclencheur du Projet soit le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal, il permet également une optimisation, au plan global, de solutions optimisées au plan individuel pour les projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») et celle prévue par l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), suivant l'orientation qui avait été communiquée à la Régie dans le cadre de ces projets déjà autorisés. Finalement, le Projet entraîne la réalisation de travaux qui assurent le maintien des actifs ».*

[380] NEMC soumet qu'au cours de l'étude du dossier R-3887-2014, il a été démontré que les deux solutions envisagées, incluant la solution de ligne à 735 kV retenue par le Transporteur et approuvée par la Régie, ont été élaborées en utilisant l'hypothèse qu'il y aurait des besoins de transport éventuels en plus des besoins existants, garantissant ainsi des revenus et ce, au moment de la conception du projet.

[381] NEMC fait valoir que de nouvelles demandes de service de transport (« *new transmission services* »), autres que celles liées au projet d'intégration de la production du complexe de la Romaine et à l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par le Distributeur, faisaient partie des raisons qui justifiaient ce projet. Selon l'intervenante, le projet a été conçu, notamment, pour répondre au projet *Northern Pass Transmission* (NPT), pour lequel aucune convention n'avait alors été signée<sup>165</sup>.

[382] NEMC réfère à la preuve déposée dans le cadre du dossier R-3887-2014, dont un texte issu d'un document du NPCC auquel le Transporteur a participé. Ce document faisait état, entre autres, de nouveaux services de transport pour justifier le besoin de la ligne Chamouchouane<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> Pièce [C-NEMC-0010](#), p. 14.

<sup>165</sup> Pièce [A-0034](#), p. 215 et 216.

<sup>166</sup> Pièce [C-NEMC-0025](#), p. 119.

[383] L'intervenante réfère également aux réponses fournies par le Transporteur dans le cadre du dossier relatif au projet Chamouchouane (dossier R-3887-2014), dans lesquelles le Transporteur indiquait avoir considéré, dans l'étude des deux solutions envisagées pour le projet, des besoins éventuels afin d'évaluer la robustesse des solutions à l'étude et de comparer, dans l'analyse économique, des solutions qui rendent un même service. Parmi ces besoins éventuels, le Transporteur citait un besoin de transport vers le New Hampshire<sup>167</sup>.

[384] NEMC soutient ainsi que, contrairement au cadre réglementaire actuellement en vigueur, le Transporteur a considéré des besoins éventuels aux fins de planification à long terme pour le projet Chamouchouane, besoins éventuels qui ont été clairement identifiés par le Transporteur et qui incluent le projet NPT.

[385] NEMC conclut qu'en considérant des besoins éventuels dans la conception d'un projet d'ajout d'actifs au réseau, pour des raisons de fiabilité, le Transporteur fait en sorte d'augmenter la capacité de transit de son réseau sans avoir la garantie qu'il y aura des revenus pour couvrir les coûts associés à ces actifs. Les capacités excédentaires résultantes auront pour conséquence d'avantager les clients futurs qui pourront utiliser cette capacité excédentaire sans avoir à en assumer les coûts ou, du moins, une partie de ceux-ci, contrevenant ainsi au principe de la causalité des coûts.

[386] La plaidoirie de NEMC fait état des conclusions suivantes :

*« (1) [Le projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île] n'a pas été entièrement réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation. Par conséquent, le Transporteur ne rencontre pas son fardeau de preuve quant au caractère prudemment acquis et utile de son investissement;*

*(2) Advenant le cas où le Transporteur bénéficierait d'une présomption, cette dernière est repoussée puisque l'intégration à la base de tarification d'une partie des coûts d'investissement reliés à ce projet contrevient au principe de la causalité des coûts, lequel est à la base des Tarifs et conditions. En effet, il appert clairement de la preuve au dossier qu'aucun revenu garanti n'était associé avec la capacité excédentaire de l'ordre de 1200 MW, contrevenant ainsi au principe de la causalité des coûts ou de l'utilisateur-payeur, principe à la base de la structure tarifaire du Transporteur. Au surplus, la preuve démontre de manière*

---

<sup>167</sup> Pièce [C-NEMC-0010](#), p. 15 à 18.

*évidente que le Transporteur a planifié son réseau en considérant des besoins éventuels, en l'occurrence le projet NPT (Northern Pass Transmission) à l'avantage du Producteur, et que la capacité excédentaire associée au projet Chamouchouane-Bout de l'Île ne visait pas uniquement à régler une problématique de fiabilité, appelée l'effet «entonnoir». De surcroît, la capacité excédentaire découlant de ce projet est déraisonnable »<sup>168</sup>.*

## **Position du Transporteur**

[387] Dans sa plaidoirie<sup>169</sup>, le Transporteur mentionne les éléments suivants qu'il tire de la décision D-2015-023 et de son témoignage<sup>170</sup>:

- La ligne Chamouchouane vise à corriger un biais structurel récurrent, qualifié « d'effet entonnoir », à la hauteur du Poste de la Chamouchouane.
- Ce biais structurel consiste en un effondrement de tension aux postes de la région métropolitaine, advenant certains événements de pertes de lignes au sud du réseau.
- Les études du Transporteur ont démontré que la solution optimale pour assurer le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal, en résolvant de façon durable le biais structurel constaté, consiste en l'ajout d'une ligne à 735 kV à partir du Poste de la Chamouchouane vers la boucle métropolitaine.
- La considération de besoins éventuels lors de l'examen comparé de la solution et de son alternative vise deux objectifs, soit l'évaluation de la robustesse respective de chacune des solutions et la comparaison économique sur une même base de solutions rendant un service équivalent. À cet égard, à la demande de la Régie, le Transporteur a confirmé que la solution retenue constitue l'ajout minimal pouvant résoudre le biais structurel identifié.
- La Régie a retenu, pour une partie des coûts du projet, la catégorisation « Maintien et amélioration de la qualité du service » mise de l'avant par le Transporteur, catégorie dont les coûts sont à être récupérés auprès de l'ensemble de la clientèle, suivant la décision D-2002-95. Il en est de même pour les coûts associés à la catégorie « Maintien des actifs ». Par ailleurs, les coûts attribués à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » sont

---

<sup>168</sup> Pièce [C-NEMC-0027](#), p. 16 et 17.

<sup>169</sup> Pièce [B-0133](#), p. 37 et 38.

<sup>170</sup> Pièce [A-0027](#), p. 247 à 256.



quant à eux associés aux obligations respectives des clients visés quant à leur récupération.

- Il a été décidé par la Régie que la solution retenue de la ligne à 735 kV, en continuité avec d'autres projets d'envergure visant ultimement à maintenir et améliorer la qualité du service de transport, était optimale des points de vue technique et économique et qu'elle positionne judicieusement le réseau, quelle que soit la nature des changements à y survenir.
- Le projet de ligne à 735 kV, de par sa nature intrinsèque, procure d'autres avantages au bénéfice de l'ensemble de la clientèle :
  - réduction des pertes;
  - amélioration de la flexibilité d'exploitation et d'entretien;
  - poursuite de la sécurisation face au verglas – ligne stratégique conçue avec des critères de récurrence de verglas 1/150 ans;
  - renforcement de l'alimentation des grands centres de consommation;
  - sécurisation de l'alimentation de la clientèle desservie par le Poste du Bout-de-l'Île.

[388] Le Transporteur affirme que la problématique structurelle que le projet Chamouchouane vise à régler était récurrente depuis plusieurs années<sup>171</sup>. La solution optimale pour résoudre cette situation consiste en l'ajout d'une ligne à 735 kV, réduite à sa plus simple expression<sup>172</sup>.

### **Opinion de la Régie**

[389] La Régie constate que la position de NEMC a été présentée par un autre intervenant dans le cadre du dossier R-3887-2014 et celle-ci n'a pas été retenue par la Régie.

[390] Dans l'hypothèse où les déterminations sur la catégorisation des coûts effectuées dans le cadre du dossier R-3887-2014 pourraient être réexaminées dans le présent dossier, question sur laquelle la présente formation ne se prononce pas, la Régie est d'avis que les représentations de NEMC ne lui permettent pas de conclure autrement que l'a fait la Régie dans sa décision D-2015-023.

---

<sup>171</sup> Pièce [A-0030](#), p. 259.

<sup>172</sup> Pièce [A-0032](#), p. 130 et 131.

[391] La Régie juge que la ligne Chamouchouane vise à corriger un problème de fiabilité, soit le biais structurel récurrent, qualifié « d'effet entonnoir », à la hauteur du Poste de la Chamouchouane. Ce biais structurel est à l'origine d'un effondrement de tension aux postes de la région métropolitaine, advenant certains événements de pertes de lignes au sud du réseau.

[392] La preuve au dossier ne permet pas de conclure que le projet inclut des actifs non requis pour résoudre ce problème de fiabilité. D'ailleurs, le Transporteur a confirmé que la solution retenue constitue l'ajout minimal pouvant résoudre le biais structurel identifié<sup>173</sup>.

[393] La preuve au dossier ne permet pas non plus de conclure que le projet a été conçu dans le but de répondre à des besoins éventuels, dont le projet NPT.

[394] En effet, la Régie retient que le projet a été conçu afin de résoudre le biais structurel identifié et non dans le but de répondre, bien qu'il le permette, à des besoins éventuels.

[395] La considération de besoins éventuels lors de l'examen comparé de la solution et de son alternative visait deux objectifs, soit l'évaluation de la robustesse respective de chacune des solutions et la comparaison économique de solutions rendant un service équivalent :

*« Par ailleurs, le Transporteur rappelle, comme mentionné en réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie (HQT-2, Document 1, page 10), que les besoins éventuels considérés dans l'élaboration du Projet l'ont été afin d'évaluer la robustesse des solutions à l'étude et afin de comparer dans l'analyse économique des solutions qui rendent un même service. Le Transporteur précise que par « besoins éventuels », il entend tout changement comme l'ajout, le retrait ou simplement le déplacement de charge ou de production à différents endroits sur le réseau. Dans le cadre d'un ajout structurant tel que celui d'une nouvelle ligne à 735 kV, le Transporteur a considéré, aux fins de planification à long terme, des besoins éventuels estimés qui correspondent aux perspectives les plus probables de développement du réseau, en fonction des projets ayant à l'époque le plus grand potentiel de*

---

<sup>173</sup> Pièce [B-0133](#), p. 37, et [A-0032](#), p. 130 et 131.

*réalisation, sans pour autant perdre de vue que ces besoins pourraient se manifester autrement »<sup>174</sup>.*

*« Donc, la robustesse, comme on l'a mentionné, c'est pour tester la robustesse des scénarios. Donc, ça ne fait pas partie des objectifs du projet. L'objectif du projet était de régler le biais structurel, l'entonnoir Chamouchouane/Saguenay. Et lorsqu'on a comparé les deux solutions entre elles, on l'a fait de façon économique, on a regardé, est-ce qu'on règle le biais structurel, avantage pour la ligne Chamouchouane/Montréal. Et en plus on a regardé d'autres avantages collatéraux de cette ligne-là, dont la robustesse pour des développements futurs »<sup>175</sup>.*

[396] Pour effectuer la comparaison économique sur la période d'analyse, le Transporteur a considéré le projet NPT afin de faire « balancer » ses logiciels d'écoulement de puissance avec une charge globale correspondant aux perspectives les plus probables de développement du réseau. Le projet NPT aurait pu être substitué par des projets de clients industriels ou de la charge locale<sup>176</sup>.

[397] Dans ce contexte, la Régie conclut que les coûts du projet ont été correctement catégorisés et que l'excédent de capacité, intrinsèque au projet minimal requis pour régler le biais structurel identifié, ne saurait justifier une catégorisation différente des coûts.

[398] En conclusion, la Régie considère que le Transporteur a démontré la prudence et l'utilité des investissements relatifs au projet Chamouchouane et s'est acquitté de son fardeau de preuve à cet égard. Par conséquent, elle reconnaît le caractère prudemment acquis et utile des actifs que le Transporteur souhaite inclure à sa base de tarification.

[399] En ce qui a trait aux mises en service de 9,4 M\$ et de 79,4 M\$ du projet Chamouchouane prévues respectivement pour les années de base 2016 et témoin projetée 2017, le Transporteur a démontré que ces mises en service consistent en des travaux préparatoires à l'arrivée de la nouvelle ligne<sup>177</sup>.

---

<sup>174</sup> Dossier R-3887-2014, [pièce B-0044](#), p. 5, R 2.1.

<sup>175</sup> Pièce [A-0030](#), p. 257.

<sup>176</sup> Pièce [A-0032](#), p. 18.

<sup>177</sup> Pièce [A-0034](#), p. 59 à 61.

[400] La Régie constate que le projet Chamouchouane se déroule dans le contexte qui soutient son autorisation selon la décision D-2015-023.

**[401] Elle autorise l'inclusion à la base de tarification des mises en service prévues du projet Chamouchouane pour l'année témoin 2017, au montant de 79,4 M\$.**

**[402] Tel que conclu à la section 8.2 de la présente décision, la Régie reverra la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » dans le cadre du prochain dossier tarifaire du Transporteur.**

## **5.7 RÉVISION DES DURÉES DE VIE UTILE**

[403] En suivi de la décision D-2002-95, le Transporteur présente les impacts découlant des révisions des durées de vie utile, qu'il a apportées au cours de la période de 2015 à 2017.

**[404] Après examen, la Régie prend acte de la révision des durées de vie utile<sup>178</sup>.**

**[405] Pour ce qui est de la durée de vie utile des disjoncteurs de modèle PK, la Régie approuve la modification proposée et réfère à la section 3.2. de la présente décision.**

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

**[406] 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 2017, sous réserve des dispositions de la présente décision.**

**[407] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 15 mars 2017, à 12 h, pour approbation, les données de sa base de tarification pour 2017, ajustée en fonction de la présente décision.**

---

<sup>178</sup> [Pièce B-0019](#), p. 26.

## 6. COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL

[408] 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.

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

[409] 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.

[410] Le Transporteur propose le maintien, pour l'année témoin 2017, du taux de rendement des capitaux propres fixé à 8,2 % pour l'année 2014<sup>179</sup> et reconduit pour les années 2015<sup>180</sup> et 2016 dans la décision D-2016-029.

[411] **La Régie maintient, pour l'année témoin 2017, la structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.**

[412] **Elle autorise également, pour l'année témoin 2017, un taux de rendement sur les capitaux propres de 8,2 %.**

### 6.2 COÛT DE LA DETTE

[413] 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.

[414] Le Transporteur procède, en décembre 2016, à la mise à jour des paramètres financiers pour le coût de la dette, conformément à la décision D-2014-034<sup>181</sup>.

---

<sup>179</sup> Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 62, par. 243.

<sup>180</sup> Dossier R-3903-2014, décision [D-2015-017](#), p. 99, par. 449.

<sup>181</sup> [Page 68](#), par. 273.

[415] En ce qui a trait aux effets des comptes d'écart et de report (CER) sur le coût de la dette, le Transporteur propose le même traitement que celui retenu par la Régie pour le Distributeur par sa décision D-2015-018. Ainsi, le coût de la dette est ajusté pour tenir compte de l'effet du financement spécifique des CER du Distributeur et du Transporteur.

[416] Le Transporteur propose, pour l'année témoin 2017, un coût de la dette de 6,198 %<sup>182</sup>, en baisse de 0,078 % par rapport au taux de 6,276 % approuvé pour 2016.

[417] Cette baisse du coût de la dette est attribuable à l'effet du coût des emprunts de 2015 à 2017 contractés à des taux d'intérêt plus bas que le coût moyen de la dette existante. Cet impact est toutefois atténué par l'effet à la hausse des dettes à faible taux venant à échéance au cours de la même période, ainsi que par l'attribution d'un financement présumé spécifique aux CER.

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

[419] La Régie retient la proposition du Transporteur relative à l'ajustement du coût de la dette selon les modalités proposées, lesquelles sont conformes à l'exigence ci-dessus de sa décision D-2015-018.

[420] **Pour l'année témoin 2017, la Régie autorise un coût de la dette du Transporteur de 6,198 %.**

### **6.3 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL**

[421] 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 6,842 % pour l'année témoin 2017. Dans sa mise à jour de décembre 2016, le Transporteur ajuste le coût moyen pondéré du capital à 6,799 %<sup>183</sup>.

---

<sup>182</sup> Pièce [B-0149](#), p. 6.

<sup>183</sup> Pièce [B-0149](#), p. 5.

[422] **Pour l'année témoin 2017, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification de 6,799 %.**

#### **6.4 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL PROSPECTIF**

[423] Dans sa preuve initiale, le Transporteur propose un coût moyen pondéré du capital prospectif établi à 5,067 % pour l'année témoin 2017. Dans le cadre de sa mise à jour de décembre 2016, le Transporteur ajuste sa proposition à 4,811 %<sup>184</sup>.

[424] **Pour l'année témoin 2017, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital prospectif de 4,811 %.**

### **7. REVENUS REQUIS**

[425] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 305,8 M\$, en hausse de 193,2 M\$, soit 6,2 %, par rapport aux revenus requis autorisés pour 2016 selon la décision D-2016-046. Par rapport à l'année historique 2015, l'augmentation prévue est de 126,3 M\$, soit 4,0 %.

---

<sup>184</sup> Pièce [B-0149](#), p. 7.

**TABLEAU 16**  
**ÉVOLUTION DES REVENUS REQUIS POUR LA PÉRIODE DE 2015 À 2017**

*En millions de dollars ou en %*

	2015	2016	2016	2017	2017	Variations			
	Année historique	D-2016-046 autorisé et reclassé <sup>1</sup>	Année de base	Année témoin	Année témoin révisée	2017 témoin révisée vs 2016 autorisée		2017 témoin révisée vs 2015 historique	
<b>RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION</b>									
Coût des capitaux empruntés	814,2	848,2	836,7	870,4	861,7	13,5	1,6%	47,5	5,8%
Coût des capitaux propres	519,6	475,0	468,5	488,6	488,6	13,6	2,9%	(31,0)	-6,0%
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	18 427,8	19 307,9	19 045,0	19 862,2	19 862,2				
Coût moyen pondéré du capital	7,238%	6,853%	6,853%	6,842%	6,799%				
	6,312%	6,276%	6,276%	6,260%	6,198%				
	9,399%	8,200%	8,200%	8,200%	8,200%				
<b>TOTAL - RENDEMENT</b>	<b>1 333,8</b>	<b>1 323,2</b>	<b>1 305,2</b>	<b>1 359,0</b>	<b>1 350,3</b>	<b>27,1</b>	<b>2,0%</b>	<b>16,5</b>	<b>1,2%</b>
<b>DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE</b>	<b>1 845,7</b>	<b>1 789,4</b>	<b>1 808,9</b>	<b>1 946,8</b>	<b>1 947,0</b>	<b>157,6</b>	<b>8,8%</b>	<b>101,3</b>	<b>5,5%</b>
Charges nettes d'exploitation									
Charges brutes directes	531,2	494,3	502,7	561,1	560,9	66,6	13,5%	29,7	5,6%
Charges de services partagés	374,3	375,2	381,2	379,8	379,8	4,6	1,2%	5,5	1,5%
Coûts capitalisés	(156,4)	(146,7)	(148,3)	(149,0)	(149,0)	(2,3)	1,6%	7,4	-4,7%
Facturation interne émise	(29,3)	(31,7)	(31,7)	(30,0)	(30,0)	1,7	-5,4%	(0,7)	2,4%
	<b>719,8</b>	<b>691,1</b>	<b>703,9</b>	<b>761,9</b>	<b>761,7</b>	<b>70,6</b>	<b>10,2%</b>	<b>41,9</b>	<b>5,8%</b>
Autres charges									
Achats de services de transport	19,2	18,5	19,2	18,9	19,2	0,7	3,8%	0,0	0,0%
Achats d'électricité	14,9	15,1	14,9	15,0	15,0	(0,1)	-0,7%	0,1	0,7%
Amortissement	982,2	1 019,0	1 058,4	1 088,8	1 088,8	69,8	6,8%	106,6	10,9%
Taxes	94,7	100,1	99,0	99,7	99,7	(0,4)	-0,4%	5,0	5,3%
Autres revenus de facturation interne	(44,1)	(44,1)	(43,3)	(47,7)	(47,6)	(3,5)	7,9%	(3,5)	7,9%
	<b>1 066,9</b>	<b>1 108,6</b>	<b>1 148,2</b>	<b>1 174,7</b>	<b>1 175,1</b>	<b>66,5</b>	<b>6,0%</b>	<b>108,2</b>	<b>10,1%</b>
Frais corporatifs	32,7	32,1	33,3	35,7	35,7	3,6	11,2%	3,0	9,2%
Comptes d'écarts	(9,3)	2,3	17,1	(15,9)	(15,9)	(18,2)	-791,3%	(6,6)	71,0%
Comptes de frais reportés									
Coûts de mises en service de projets non autorisés	6,3	0,2	0,2	0,0					
Passage aux PCGR des États-Unis	45,3	(46,3)	(46,3)	0,0					
Implantation et application des normes CIP v5	(5,0)	5,1	5,1	0,0					
Disjoncteurs PK prioritaires			(49,0)	24,6	24,6				
Disjoncteurs PK résiduels				(30,6)	(30,6)				
	<b>46,6</b>	<b>(41,0)</b>	<b>(90,0)</b>	<b>(6,0)</b>	<b>(6,0)</b>	<b>35,0</b>	<b>-85,4%</b>	<b>(52,6)</b>	<b>-112,9%</b>
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,7)	(0,5)	(0,4)	(0,4)	(0,4)	0,1	-20,0%	0,3	-42,9%
Facturation externe	(10,3)	(3,2)	(3,2)	(3,2)	(3,2)	0,0	0,0%	7,1	-68,9%
<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>1 845,7</b>	<b>1 789,4</b>	<b>1 808,9</b>	<b>1 946,8</b>	<b>1 947,0</b>	<b>157,6</b>	<b>8,8%</b>	<b>101,3</b>	<b>5,5%</b>
<b>TOTAL - REVENUS REQUIS</b>	<b>3 179,5</b>	<b>3 112,6</b>	<b>3 114,1</b>	<b>3 305,8</b>	<b>3 297,3</b>	<b>184,7</b>	<b>5,9%</b>	<b>117,8</b>	<b>3,7%</b>

Tableau établi sur la base des pièces B-0014, p.4 et B-0147, p. 4.

[426] À la suite de la mise à jour de décembre 2016, les revenus requis demandés par le Transporteur pour l'année témoin 2017 sont réévalués à 3 297,3 M\$, soit une baisse de 8,5 M\$ par rapport aux revenus requis demandés lors du dépôt initial de la preuve<sup>185</sup>.

[427] **Compte tenu de l'ensemble des dispositions de la présente décision, la Régie estime, pour l'année témoin 2017, le montant des revenus requis du Transporteur à 3 245,9 M \$.**

<sup>185</sup> Pièce B-0014, p. 4.



[428] **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 15 mars 2017, à 12 h.**

## 8. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

### 8.1 CONCEPTION ET DÉMARCHE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU

[429] Le Transporteur présente sa méthode de planification du réseau de transport. Il mentionne que son processus de planification intégrée lui permet un bon arrimage entre les besoins en croissance et ceux de pérennité et d'amélioration de la qualité du service. L'approche structurée et intégrée de planification et de gestion des actifs qu'il applique 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.

[430] Afin d'assurer un niveau de fiabilité adéquat, le Transporteur utilise des critères de conception qui encadrent la réalisation de ses études de planification et lui servent 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.

[431] L'AHQ-ARQ ne retrouve pas, dans la preuve du Transporteur, de démonstration formelle du respect du critère de conception suivant, décrit par le Distributeur dans sa demande d'approbation du Plan d'approvisionnement 2014-2023<sup>186</sup> :

*« Le réseau de transport est conçu pour être en mesure d'acheminer des besoins prévus par le scénario de demande de référence plus 4 000 MW »<sup>187</sup>.*

[432] L'examen de plusieurs rapports annuels du Transporteur et du Distributeur amène l'intervenant à constater que la marge de conception de 4 000 MW est largement dépassée, que des marges excédentaires significatives existent depuis au moins 2006 et qu'elles augmentent avec le temps.

---

<sup>186</sup> Dossier R-3864-2013.

<sup>187</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 36.

[433] En conséquence, l'AHQ-ARQ recommande, dans le cadre de chaque dossier tarifaire du Transporteur et de toute demande d'investissement visant à augmenter la capacité du réseau de transport, une démonstration, par le Transporteur, du respect du critère de conception décrit au plan d'approvisionnement du Distributeur. Cette démonstration devrait indiquer les marges excédentaires installées et prévues sur un horizon de 10 ans.

[434] À cet égard, le Transporteur explique s'être doté d'un nouveau critère à la suite d'une pointe de charge qualifiée d'exceptionnelle en 2003<sup>188</sup>. Pour s'assurer de pouvoir utiliser le réseau en condition de pointe exceptionnelle, il se permet d'utiliser des mesures exceptionnelles, qui diffèrent de celles utilisées pour concevoir le réseau de transport en fonction d'une pointe normale du Distributeur<sup>189</sup>. Le Transporteur plaide ainsi que son processus de planification et ses critères de conception du réseau de transport n'ont pas pour objet de doter le réseau de marges excédentaires. Il invoque également la démonstration de conformité aux critères de conception faite au niveau du NPCC. Il allègue enfin la complexité de l'exercice de quantification d'une « marge » excédentaire sur le réseau<sup>190</sup>.

[435] La Régie constate que le Transporteur planifie son réseau selon ses critères de conception usuels et qu'il fait les tests nécessaires pour s'assurer que le réseau ainsi planifié peut rencontrer une pointe exceptionnelle, selon une méthodologie bien définie.

[436] Dans ce contexte, la Régie rejette la recommandation de l'AHQ-ARQ d'exiger du Transporteur qu'il présente, à chaque dossier tarifaire, une démonstration du respect du critère de conception du réseau de transport demandé par le Distributeur, indiquant les marges excédentaires installées et prévues sur un horizon de 10 ans. Elle rejette également la recommandation de l'intervenant visant à ce qu'une démonstration du respect du critère de pointe exceptionnelle soit faite lors de toute demande d'investissement visant à augmenter la capacité du réseau de transport.

[437] L'analyse de l'AHQ-ARQ fait cependant ressortir l'importance, pour le Distributeur, de s'assurer que le Transporteur puisse satisfaire à un scénario de demande exceptionnelle. La référence à ce critère de conception, dans son plan d'approvisionnement, en témoigne.

---

<sup>188</sup> Pièce [A-0027](#), p. 235 et 236.

<sup>189</sup> Pièces [A-0030](#), p. 73, et [A-0030](#), p. 79.

<sup>190</sup> Pièce [B-0133](#), p. 40.

[438] La Régie constate que le Transporteur, dans son document relatif à la planification du réseau, ne fait aucune mention du critère de pointe exceptionnelle mais qu'en audience, il accepte d'y inclure un texte faisant état du critère de pointe exceptionnelle et de son contexte d'application<sup>191</sup>.

[439] **La Régie ordonne donc au Transporteur d'inclure, dans la section relative à la planification du réseau de transport de ses prochains dossiers tarifaires, un texte présentant le critère de pointe exceptionnelle auquel réfère le Distributeur dans son plan d'approvisionnement, ainsi que son contexte d'application.**

## 8.2 ÉVOLUTION DU RÉSEAU ET ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

[440] Le Transporteur présente l'évolution du réseau de transport par niveau de tension de 2015 à 2017 et illustre, sous forme de tableaux, les principaux changements concernant les postes et les lignes de transport, pour chaque année.

[441] Le Transporteur présente également les taux d'utilisation mensuels du réseau de transport pour l'année 2015.

### *Interconnexions*

[442] Le Transporteur rappelle que ses interconnexions assurent la sécurisation de l'alimentation électrique au Québec en rendant possible, notamment, un soutien au réseau de transport lors de dommages à ses infrastructures, et en permettant au Distributeur d'assurer une plus grande fiabilité des approvisionnements en électricité pour les besoins de la charge locale et de les diversifier. Il ajoute que ces interconnexions assurent aussi à ses clients de point à point l'accessibilité aux marchés externes et aux transactions de passage sur le réseau de transport.

[443] Le Transporteur présente les capacités de transfert maximales de référence de ses interconnexions, en réception et en livraison, pour l'année historique 2015<sup>192</sup>. En suivi de la

---

<sup>191</sup> Pièce [A-0032](#), p. 80.

<sup>192</sup> Pièce [B-0026](#), p. 19 et 20.

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.

### *État de la transformation des postes*

[444] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites, simulé pour la pointe d'hiver 2015-2016 et l'été 2016 et commente les dépassements de capacité limite de transformation des postes, le cas échéant<sup>193</sup>.

### *Investissements et mises en service projetées sur un horizon de 10 ans*

[445] Le Transporteur présente une prévision sur dix ans, soit de 2017 à 2026, des investissements en transport et des mises en service qu'il anticipe, par catégorie d'investissement. Les investissements projetés à l'horizon 2026 induisent une augmentation des tarifs qui passeraient de 72,25 \$/kW en 2016 à 77,72 \$/kW en 2026, avec une pointe à 78,38 \$/kW en 2025. Pour l'ensemble de la période de 2017 à 2026, la moyenne des tarifs annuels s'établit à 76,39 \$/kW, soit une hausse de 5,7 % comparativement au tarif de 2016<sup>194</sup>.

[446] SÉ-AQLPA constate que les budgets de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » augmentent de façon importante malgré le niveau actuellement adéquat des indicateurs de performance en continuité de service du Transporteur et l'absence apparente de nouvelles exigences ou de nouveaux défis. Il soutient que la croissance des investissements en « Maintien et amélioration de la qualité du service » ne peut plus être justifiée et soutenue selon la définition actuelle de cette catégorie.

[447] SÉ-AQLPA recommande une modification de la définition de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », afin d'y comptabiliser des investissements visant à accorder au Transporteur une réserve de capacité, ou de développer un mécanisme, tel un CFR, pour s'assurer que le coût de ces investissements sera bien assumé par la clientèle qui en bénéficie à titre d'investissements en croissance.

---

<sup>193</sup> Pièce [B-0027](#).

<sup>194</sup> Pièce [B-0026](#), p. 32.

[448] La Régie rappelle qu'elle a reporté en 2017 le débat sur ce sujet :

*« Le débat que souhaite soulever SÉ-AQLPA consiste à redéfinir les catégories d'investissements ou de raffiner le mécanisme réglementaire en vertu duquel les investissements sont catégorisés.*

*Le cadre d'une demande tarifaire par lequel la Régie fixe les Tarifs et les conditions de service constitue le meilleur forum pour ce faire. L'examen de l'enjeu soulevé par l'intervenant est certainement pertinent puisqu'il pourrait avoir une influence déterminante dans l'évolution des tarifs.*

*En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur de radier cette partie de preuve de SÉ/AQLPA.*

*Toutefois, la Régie juge que, si la preuve de l'intervenante est suffisante pour la convaincre d'examiner cet enjeu, il serait difficile, alors que les audiences débutent, d'avoir une preuve complète dans les prochains jours qui lui permettrait de statuer de manière éclairée sur le sujet.*

*C'est pourquoi elle croit opportun de reporter l'étude de ce sujet en deux mille dix-sept (2017), soit par l'ajout d'un enjeu à la phase 2 de la Politique d'ajouts si ce dossier devait rapidement reprendre son cours, soit au plus tard dans le cadre du prochain dossier tarifaire »<sup>195</sup>.*

**[449] La Régie détermine que l'étude relative à la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » fera partie du prochain dossier tarifaire du Transporteur. En conséquence, elle ordonne au Transporteur de déposer une preuve à cet effet.**

[450] SÉ-AQLPA veut s'assurer que le Transporteur effectue le bon choix et minimise ses investissements lorsqu'il privilégie les postes raccordés en dérivation. À cette fin, il recommande la réalisation et le suivi d'un test de corrélation entre l'indicateur SAIFI et le type de raccordement de postes choisis dans une même région géographique. Selon lui, il serait souhaitable que cet indicateur s'améliore, malgré ses bons résultats, vu la sensibilité moderne de la clientèle aux interruptions de courte durée<sup>196</sup>.

[451] Le Transporteur précise que le recours au raccordement en dérivation ne correspond pas à une stratégie mais à un choix qui s'effectue en fonction des avantages

---

<sup>195</sup> Pièce [A-0027](#), p. 10 et 11.

<sup>196</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0012](#), p. 14 à 20.

que confère ce choix en certaines circonstances. Dans d'autres circonstances, le raccordement par bouclage peut être privilégié<sup>197</sup>.

[452] En plaidoirie, le Transporteur souligne que l'alimentation en dérivation est privilégiée car elle est généralement plus économique. Il affirme disposer de plusieurs outils pour minimiser le nombre d'interruptions en cas d'événements sur le réseau et adapter la conception de ses postes satellites en fonction des besoins des clients qui y sont rattachés. Il conclut que l'analyse de l'indicateur SAIFI pour plusieurs postes serait inutile puisque la qualité de service offerte par un poste satellite ne dépend généralement pas de son mode de raccordement à haute tension<sup>198</sup>.

[453] La Régie considère que c'est au Transporteur, selon la fonction de planification du réseau qui lui est dévolue, de proposer les solutions de réseau qu'il juge optimales, tant des points de vue technique, économique qu'environnemental, dans le respect de ses critères de conception.

[454] Elle retient que l'indicateur SAIFI montre un bon résultat et que la qualité de service offerte par un poste satellite ne dépend généralement pas de son mode de raccordement à haute tension. Par conséquent, la Régie ne donne pas suite à la recommandation de SÉ-AQLPA.

## **9. COMMERCIALISATION ET BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT**

### **9.1 COMMERCIALISATION**

#### **9.1.1 MARCHÉS HORS QUÉBEC**

[455] En ce qui a trait à la version 003.1 (Version 003.1) des pratiques d'affaires pour le marché de gros de l'électricité, soumises par le NAESB à la FERC en octobre 2015, le

---

<sup>197</sup> Pièce [B-0038](#), p. 8.

<sup>198</sup> Pièce [B-0133](#), p. 42.

Transporteur affirme qu'il s'y conformera lorsqu'elles seront approuvées par la FERC, ce qui n'était pas le cas à la date de l'audience tenue dans le présent dossier<sup>199</sup>.

[456] NEMC réitère l'importance que le Transporteur mette à jour son Guide des pratiques d'affaires pour refléter les nouvelles règles d'affaires du NAESB qu'il applique.

[457] En plaidoirie, le Transporteur affirme qu'il se conforme aux pratiques du NAESB au fur et à mesure de leur adoption<sup>200</sup>. De plus, il assure que, lors de toute modification liée à l'application des règles du NAESB, il informera ses clients du service de transport à l'aide d'un avis sur son site OASIS, les invitera à soumettre leurs commentaires, mettra à jour, si requis, et rendra publique, le cas échéant, la liste des pratiques d'affaires du NAESB qu'il n'applique pas<sup>201</sup>.

[458] La Régie note que, lorsque le Transporteur appliquera la nouvelle Version 003.1 des pratiques du NAESB à la suite de leur approbation par la FERC, il mettra à jour, dans les meilleurs délais, son Guide des pratiques d'affaires et, si cela s'avère nécessaire, la liste des pratiques d'affaires du NAESB qu'il n'applique pas. Elle note également que le Transporteur appliquera la « Procédure d'affichage des nouvelles règles », qui prévoit l'affichage d'un avis sur son site OASIS en de telles circonstances, y incluant une invitation aux clients du service de transport à lui soumettre leurs commentaires.

[459] Dans le cadre de ses activités commerciales avec les réseaux voisins, le Transporteur signale l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> décembre 2015, de l'entente de partage saisonnier de puissance à des fins de fiabilité, à un niveau pouvant atteindre 500 MW, entre l'IESO et Marketing d'énergie HQ Inc. Cette entente est en vigueur jusqu'au 30 septembre 2025.

[460] Par ailleurs, l'ajout de nouveaux équipements au Poste Outaouais<sup>202</sup> pourra permettre, entre autres, grâce à une nouvelle stratégie d'exploitation, d'augmenter la capacité maximale de vente de réserve 10 minutes jusqu'à 300 MW vers le marché de l'Ontario. La programmation de réserve 10 minutes sera aussi possible vers le réseau du Nouveau-Brunswick dès l'été 2016.

---

<sup>199</sup> Pièce [A-0034](#), p. 43.

<sup>200</sup> Pièce [B-0133](#), p. 44.

<sup>201</sup> Pièce [B-0059](#), p. 11 à 13, R 4.1 et R4.3.

<sup>202</sup> Pièce [B-0050](#), p. 56 et 57, R32.1 à 32.3.

[461] Pour ce qui est des services offerts à sa clientèle, le Transporteur mentionne la signature d'une convention de service de transport ferme de point à point de long terme de 1 128 MW avec le Producteur d'une durée de 15 ans, pour livraison vers le réseau du New Hampshire.

### 9.1.2 RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE

[462] À la lumière des sondages réalisés, le Transporteur mentionne le degré de satisfaction élevé de sa clientèle.

[463] En suivi de la décision D-2016-029<sup>203</sup>, le Transporteur propose une méthode d'information à ses clients *a posteriori*, lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service. Cette méthode consiste à communiquer aux clients, par un avis sur son site OASIS, les informations pertinentes et non confidentielles donnant le portrait des réductions horaires de service réalisées dans les cinq jours ouvrables suivant l'occurrence d'un événement significatif sur son réseau. Un tel avis est émis seulement si cet événement est à l'origine des réductions de service en question et que ces dernières totalisent 300 MW et plus pendant 15 minutes.

[464] L'avis fournirait une brève description de l'événement, sa date de début et de fin, les réductions totales des services effectuées et les chemins affectés par les réductions de service. Ces informations, selon lui, permettraient aux clients de s'assurer d'avoir été traités conformément aux Tarifs et conditions, sans que soit dévoilée d'information confidentielle, tant sur les clients eux-mêmes que sur les actifs critiques du réseau de transport.

[465] NEMC s'attend à ce que les interruptions ou réductions de service se fassent en respect de l'article 13.6 des Tarifs et conditions. L'intervenante s'attend ainsi à subir des interruptions ou réductions de service proportionnelles à celles de la charge locale. Elle soutient que la méthode d'information *a posteriori* doit permettre aux clients de déterminer si le Transporteur a respecté ses obligations.

---

<sup>203</sup> [Page 79](#), par. 322.



[466] Toutefois, selon l'intervenante, l'information que propose de fournir le Transporteur dans sa méthode *a posteriori* n'est pas suffisante et ne satisfait pas les exigences fixées par la Régie et les objectifs de l'article 13.6 des Tarifs et conditions. NEMC fait valoir que cette information est moins détaillée que celle rendue publique par le NYISO pour les mêmes événements. Elle soutient que les informations fournies par le Transporteur devraient minimalement inclure celles fournies par le NYISO.

[467] L'intervenante recommande ainsi la mise en place d'une méthode d'information *a posteriori* qui incluerait des éléments additionnels à ceux proposés par le Transporteur<sup>204</sup> et qui permettrait à ses clients de s'assurer d'avoir été traités conformément aux Tarifs et conditions et à leurs conventions de service en vigueur.

[468] Le Transporteur s'engage à fournir l'information additionnelle suffisante pour permettre à un client de point à point de comprendre les événements sur le réseau ayant entraîné des réductions de service, et d'effectuer ses propres analyses et en tirer ses propres conclusions sur les réductions appliquées par le Transporteur, notamment quant au respect des Tarifs et conditions<sup>205</sup>.

[469] Il mentionne que le mécanisme d'information pourra être revu avec un retour d'expérience, après une période d'application significative<sup>206</sup>.

**[470] La Régie accueille la proposition du Transporteur de fournir de l'information additionnelle et suffisante à ses clients de transport de point à point, lors d'événements sur le réseau entraînant des réductions de service, de façon à leur permettre de s'assurer que celles-ci ont été appliquées en conformité avec les Tarifs et conditions.**

[471] Elle note également que cette information additionnelle pourra être bonifiée, au fil de l'expérience. **La Régie ordonne au Transporteur de lui faire rapport, dans son prochain dossier tarifaire, des améliorations apportées à la méthode d'information *a posteriori* présentée dans le cadre du présent dossier, en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des Tarifs et conditions.**

---

<sup>204</sup> Pièce [C-NEMC-010](#), p. 24.

<sup>205</sup> Pièce [A-0032](#), p. 292 et 293.

<sup>206</sup> Pièce [B-0133](#), p. 44 et 45.

## **Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport**

[472] Depuis la décision D-2012-010<sup>207</sup>, le Transporteur fait rapport à la Régie, annuellement, des rencontres tenues dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport (le Processus) par le biais d'un suivi administratif. En suivi de la décision D-2016-029, il dépose un premier bilan de l'application du Processus.

[473] Le Transporteur a tenu six rencontres d'information et d'échanges avec les participants sur la période de juin 2013 à avril 2016, à raison de deux rencontres par année. Une période de deux mois, après chaque rencontre, est allouée pour permettre aux participants de transmettre leurs commentaires écrits.

[474] Le cycle annuel des rencontres se termine au printemps de chaque année, au moment où le Transporteur présente les solutions envisagées, à l'étude ou retenues pour le réseau principal, avant le dépôt annuel de la demande tarifaire à la Régie. Cette demande comprend la prévision des investissements sur un horizon de 10 ans.

[475] Le Transporteur fait un bilan positif des rencontres tenues à ce jour. Il considère, selon les commentaires reçus lors de ces rencontres, que les participants les apprécient. Le Transporteur mentionne qu'il a eu avec ces derniers des échanges et qu'il s'est attardé à présenter les régions où des interventions en transport doivent être réalisées à court et à long termes.

[476] NEMC souligne que le Processus permet aux personnes intéressées de procéder à des échanges sur les sujets proposés, en amont du processus réglementaire. Selon elle, ce Processus répond partiellement aux exigences de la Régie formulées dans la décision D-2012-010. L'information fournie par le Transporteur est trop souvent superficielle et ne procure pas aux participants les hypothèses précises utilisées pour la sélection des solutions choisies.

[477] De plus, selon l'intervenante, la portée de l'engagement de confidentialité exigée pour la participation aux rencontres est trop vaste et devrait être réduite aux documents de nature confidentielle<sup>208</sup>.

---

<sup>207</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.

<sup>208</sup> Pièce [C-NEMC-0010](#), p. 28.

[478] NEMC suggère plusieurs recommandations à cet égard :

- limiter la portée des ententes de confidentialité aux informations de nature confidentielle et les transmettre à l'avance aux participants/clients afin que ceux-ci puissent les commenter et/ou les contester;
- permettre aux personnes intéressées de donner accès aux documents et/ou informations confidentiels à d'autres membres du participant/client;
- rendre disponible toute documentation, notamment, mais sans s'y limiter les présentations du Transporteur, et ce, quelques jours avant les rencontres afin de permettre aux participants de se préparer adéquatement et ainsi favoriser des échanges productifs;
- produire des « *minutes* » de réunion et les rendre publiques sur le site OASIS du Transporteur<sup>209</sup>.

[479] En audience, le Transporteur mentionne avoir déjà apporté des améliorations en vue de la prochaine rencontre d'informations et d'échanges en transmettant aux participants, avant la rencontre, le document relatif à l'engagement de confidentialité, permettant ainsi de transmettre les présentations à l'avance à ceux qui l'avaient signé<sup>210</sup>.

[480] Le Transporteur trouve difficile de concilier la production d'un procès-verbal (« *minutes* ») et la confidentialité des informations. Il estime également que ce procès-verbal va à l'encontre du caractère informel des échanges. Selon lui, le résultat recherché n'est pas une prise de décision, mais bien un partage d'informations permettant d'enrichir, le cas échéant, la planification du réseau<sup>211</sup>.

[481] Il s'oppose donc à la position de NEMC pour qui ces procès-verbaux permettent de conserver un certain témoignage des sujets débattus<sup>212</sup>.

[482] La Régie constate que le premier bilan du Processus montre des résultats positifs et que le Transporteur améliore graduellement et en continu le Processus. Elle note le constat de NEMC à l'effet que le Processus fonctionne relativement bien.

---

<sup>209</sup> Pièce [C-NEMC-0010](#), p. 29 et 30.

<sup>210</sup> Pièce [A-0034](#), p. 50 et 51.

<sup>211</sup> Pièce [A-0034](#), p. 56.

<sup>212</sup> Pièce [A-0034](#), p. 179.

[483] La Régie note les améliorations apportées ou proposées par le Transporteur quant au contenu des rencontres et à l'envoi à l'avance de l'entente de confidentialité, afin de rendre ces rencontres plus intéressantes et productives.

[484] Enfin, la Régie constate qu'un enjeu important demeure quant à la confidentialité des informations. Toutefois elle observe que des discussions ont été amorcées entre le Transporteur et NEMC sur cet enjeu<sup>213</sup>. Elle n'a donc pas à se prononcer sur celui-ci dans l'immédiat.

**[485] La Régie ordonne au Transporteur de lui faire rapport, lors de son prochain dossier tarifaire, des développements survenus sur l'enjeu de la confidentialité des informations tant en ce qui a trait à la portée de l'entente de confidentialité que de la production de procès-verbaux des rencontres, dans le cadre du Processus.**

### 9.1.3 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[486] 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.

[487] Seuls les services de réglage de tension et d'écart de réception ont fait l'objet de facturation en 2015 et 2016.

[488] En ce qui a trait au service complémentaire de réglage de tension, les revenus du Transporteur totalisent 1 616 k\$ pour l'année 2015 et 645 k\$ pour les cinq premiers mois de l'année 2016. Ces revenus, qu'il perçoit, sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service<sup>214</sup>.

[489] En conformité avec 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

---

<sup>213</sup> Pièce [A-0034](#), p. 178.

<sup>214</sup> Pièce [B-0029](#), p. 8, tableau 1.

associée au programme. Les montants associés à la facturation de ces pénalités totalisent 8 k\$ pour l'année 2015 et 2 k\$ pour les cinq premiers mois de l'année 2016<sup>215</sup>.

[490] Le tableau suivant présente les données relatives à la facturation du service de compensation d'écart de réception pour l'année 2015 et pour les premiers mois de l'année 2016.

**TABLEAU 17**  
**COÛTS OU REVENUS NETS ET PÉNALITÉS**  
**POUR LE SERVICE DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION**

Année	Coût ou (revenu) net facturé (k\$)	Pénalités (k\$)	Total (k\$)
2015 (janv.-déc.)	53	33	86
2016 (janv.-mai)	13	16	29

Source : Pièce [B-0029](#), p. 8, tableau 3.

[491] 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.

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

## 9.2 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

### 9.2.1 PRÉVISION DES BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

[493] Pour l'année témoin 2017, le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport incluant les pertes de transport.

<sup>215</sup> Pièce [B-0029](#), p. 8, tableau 2.

[494] La prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 37 555 MW.

[495] Pour déterminer sa prévision des besoins du service de transport de point à point de long terme, qui s'établit à 4 700 MW, le Transporteur tient compte des réservations de long terme du Producteur (4 162 MW pertes incluses) et des autres clients (537 MW pertes incluses).

[496] Le Transporteur anticipe également des besoins pour les services de transport de point à point de court terme dans le cadre du service horaire, à un niveau de réservation se rapprochant de celui de l'année 2016. Ainsi, la prévision des besoins en énergie des services de point à point de court terme s'établit à 3,6 TWh pour 2017, alors que celle retenue pour l'année 2016 dans la décision D-2016-029 s'établissait à 3,7 TWh et que la prévision révisée en énergie pour 2016 se chiffre à 3,5 TWh.

[497] Une baisse de 4,3 M\$ est constatée entre les revenus projetés des services de transport de point à point de 377,9 M\$, retenus dans la décision D-2015-031<sup>216</sup> et les revenus réels correspondants de 2015, évalués à 373,6 M\$. Le Transporteur explique que cet écart provient du Producteur pour un montant de 3,7 M\$ et des autres clients pour un montant de 0,6 M\$.

**[498] La Régie juge adéquates 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 témoin 2017.**

### **9.2.2 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT**

[499] En conformité avec la décision D-2009-015, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années de pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le taux de pertes applicable pour 2017 s'établit ainsi à 6,0 %.

---

<sup>216</sup> Dossier R-3903-2014.

[500] Dans sa décision procédurale<sup>217</sup>, la Régie mentionnait qu'elle s'attendait à ce que les interventions sur le sujet du taux de pertes tiennent compte de la réponse suivante du Transporteur à une DDR émise dans le cadre de son rapport annuel :

*« L'augmentation du taux de perte en 2015 s'explique essentiellement par une sollicitation accrue du réseau compte tenu des températures plus froides pour la période hivernale 2015. En effet, les mois de janvier à mars 2015 ont été les plus froids d'une période historique couvrant les 70 dernières années, de sorte qu'à Montréal et à Québec, l'écart entre les températures moyennes pour ces mois et les normales a été le plus prononcé »<sup>218</sup>.*

[501] Le Transporteur explique que plusieurs facteurs peuvent influencer les pertes de transport réelles, dont les besoins de transport, la configuration et le mode d'exploitation du réseau et qu'il est complexe d'anticiper le taux de pertes<sup>219</sup>.

[502] Il rappelle que la mesure réelle du taux de pertes intègre un ensemble de facteurs de manière combinée et indissociable et que l'effet individuel de chacun des facteurs ne peut être isolé. Il énumère les facteurs pouvant influencer le niveau du taux de pertes, soit les conditions climatiques, la disponibilité des équipements du réseau de transport, l'intégration ou la fermeture de production, la variation de la charge locale, le raccordement ou la fermeture de clients raccordés directement au réseau de transport, les échanges avec les réseaux voisins et le renforcement du réseau<sup>220</sup>.

[503] Le Transporteur souligne que l'un des seuls facteurs sous son emprise, qui a un impact majeur sur les pertes électriques, est l'ajout de lignes de transport. À cet effet, il s'attend à ce que la mise en service de la ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île ait une influence significative favorable sur l'évolution du taux de pertes au cours des prochaines années<sup>221</sup>. Il précise, toutefois, que le taux de pertes est sujet à augmenter au cours des prochaines années, sans accroissement des transits, notamment en raison des pointes de puissance plus importantes<sup>222</sup>.

---

<sup>217</sup> Décision [D-2016-137](#), p. 18.

<sup>218</sup> Rapport annuel 2015 du Transporteur, pièce [HQT-8, document 1](#), p. 6 et 7.

<sup>219</sup> Pièce [B-0050](#), R34.1, p. 59 et 60.

<sup>220</sup> *Ibid.*

<sup>221</sup> *Ibid.*

<sup>222</sup> Pièce [B-0133](#), p. 43.

[504] L’AHQ-ARQ, EBM et SÉ-AQLPA constatent que le taux de pertes réelles est en hausse depuis quelques années.

[505] L’AHQ-ARQ et EBM recommandent une étude pour identifier les causes de cette hausse.

[506] L’AHQ-ARQ présente l’évolution du taux de pertes de transport, en parallèle avec l’énergie transitée de 2005 à 2015 :

**TABLEAU 18**  
**TAUX DE PERTES DE TRANSPORT ET ÉNERGIE TRANSITÉE 2005-2015**

Année	Taux de pertes de transport (%) (1)	Augmentation annuelle (%)	Énergie transitée (GWh) (2)	Augmentation annuelle (%)
2005	5,27		194 260	
2006	5,26	-0,19%	192 794	-0,75%
2007	5,30	0,76%	204 061	5,84%
2008	5,39	1,70%	205 193	0,55%
2009	5,40	0,19%	202 857	-1,14%
2010	5,47	1,30%	204 665	0,89%
2011	5,57	1,83%	210 869	3,03%
2012	5,68	1,97%	216 380	2,61%
2013	5,85	2,99%	223 779	3,42%
2014	5,91	1,03%	219 629	-1,85%
2015	6,13	3,72%	219 864	0,11%

(1) Rapports annuels du Transporteur, pièce HQT-2, document 10; et B-0030, HQT-10, document 2, page 8, tableau 3.  
(2) B-0010, HQT-3, document 2, page 32, tableau A1-2

Source : Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 41.

[507] L’intervenant observe que le taux de pertes suit une tendance semblable à l’énergie transitée sur le réseau sur la période considérée, sauf entre 2013 et 2014 et entre 2014 et 2015. Il estime qu’une analyse plus approfondie permettrait, notamment, d’identifier d’autres facteurs expliquant la hausse de 2015.

[508] L’AHQ-ARQ considère que le Transporteur devrait être en mesure de connaître et de mesurer chacun des facteurs influençant le niveau du taux de pertes. Il ajoute que le Transporteur pourrait agir sur la disponibilité des équipements de son réseau en période hivernale.



[509] Ainsi, l'intervenant recommande le dépôt, par le Transporteur, d'une étude pour identifier et quantifier les principales causes permettant d'expliquer les pertes de transport, en particulier pour les taux de pertes de 2014 et 2015. L'étude devrait aussi démontrer la pertinence ou non de tenir compte de l'impact des retraits sur les pertes de transport dans la planification et l'optimisation des retraits.

[510] Selon EBM, l'étude pourrait aussi, le cas échéant, déterminer si des mécanismes peuvent être mis en place pour contrôler le taux de pertes. L'intervenante réfère à l'étude effectuée dans le cadre du dossier R-3401-98 et mentionnée par le Transporteur en réponse à l'engagement 9<sup>223</sup>. Elle estime qu'une nouvelle étude, après 16 ans, est nécessaire en raison de la tendance à la hausse du taux de pertes au cours des dix dernières années et de l'incapacité du Transporteur d'anticiper l'évolution du taux de pertes<sup>224</sup>.

[511] EBM ajoute que le taux de pertes représente un coût important pour les clients du service de transport, au même titre que les tarifs, mais que peu d'efforts sont fournis pour comprendre et quantifier les facteurs qui influencent le taux de pertes<sup>225</sup>.

[512] Le Transporteur précise que les périodes d'entretien sont ciblées et optimisées pour que les équipements du réseau soient le plus souvent disponibles pour répondre à la demande et pour maximiser la fiabilité. Il ajoute qu'aucun retrait n'est effectué en hiver ni en été<sup>226</sup>. Il plaide que la minimisation des pertes est atteinte lorsqu'il tente de ramener le matériel pleinement disponible le plus rapidement possible et que la fiabilité du réseau prime sur l'optimisation des pertes. Enfin, il soutient que le poids relatif des retraits sur les pertes est mineur<sup>227</sup>. À titre d'exemple, le retrait de la ligne la plus longue, pendant trois semaines, à un taux de charge moyen, aurait un impact de 0,01 %<sup>228</sup>.

[513] Le Transporteur rappelle que les projets de renforcement du réseau prennent en considération l'évaluation des pertes dans leur analyse économique<sup>229</sup>.

---

<sup>223</sup> Pièce [B-0122](#), p. 3.

<sup>224</sup> Pièce [A-0039](#), p. 202 et 203.

<sup>225</sup> Pièce [A-0039](#), p. 205 et 206.

<sup>226</sup> Pièces [B-0103](#), p. 7, et [B-0133](#), p. 43.

<sup>227</sup> Pièce [B-0133](#), p. 43 et 44.

<sup>228</sup> Pièce [A-0027](#), p. 254.

<sup>229</sup> Pièce [B-0133](#), p. 43.

[514] Il conclut que la réalisation d'une étude spécifique ne permettrait pas d'identifier de nouvelles avenues d'optimisation à l'égard des pertes, plusieurs facteurs n'étant pas sous son contrôle<sup>230</sup>.

[515] SÉ-AQLPA rappelle que dans le cadre du dossier R-3401-98, un rapport détaillé du Transporteur sur les composantes du taux de pertes démontrait que l'effet Joule était la composante la plus importante de ce taux. L'intervenant rappelle la description de l'effet Joule<sup>231</sup>.

[516] L'intervenant compare la capacité de transport du réseau et son taux d'utilisation au cours des dernières années. Considérant que la capacité de transport a augmenté de près de 10 % de 2006 à 2015 et que le taux d'utilisation est resté à peu près constant, il déduit que le courant a aussi augmenté de 10 %. Étant donné l'impact de cette augmentation sur les pertes par effet Joule, le taux de pertes de 5,2 % constaté en 2006, devrait maintenant s'approcher de 6,2 %<sup>232</sup>.

[517] SÉ-AQLPA recommande de constater et d'accepter l'accroissement du taux de pertes, lequel résulte de la configuration du réseau et de l'ajout de systèmes de compensation, ce qui permet d'éviter l'ajout de nouvelles lignes. En argumentation, il précise que bien qu'il ne s'agisse pas de sa recommandation, il ne s'objecte pas à la production d'une étude sur l'évolution du taux de pertes.

[518] En audience<sup>233</sup>, SÉ-AQLPA précise que le Transporteur a apporté des clarifications relatives à certaines interrogations soulevées dans son mémoire. Il retient ainsi que le taux de pertes est calculé sur l'énergie annuelle mesurée. Il plaide, toutefois, que le libellé utilisé par la Régie dans ses décisions antérieures, à savoir qu'elle fixe le taux de pertes à un pourcentage du débit horaire maximal, peut sembler faire référence à la pointe du réseau<sup>234</sup>.

[519] La Régie retient que le taux de pertes de 6,0 % présenté par le Transporteur est conforme à la méthodologie retenue par la Régie dans sa décision D-2009-015<sup>235</sup>, soit un

---

<sup>230</sup> Pièce [B-0133](#), p. 44.

<sup>231</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0017](#), p. 12.

<sup>232</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0017](#), p. 15, suivant la formule  $R * I^2 = 5,2 \% * (1,10)^2$ .

<sup>233</sup> Pièce [A-0038](#), p. 88.

<sup>234</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0026](#), p. 4.

<sup>235</sup> [Page 97](#).

taux égal à la moyenne des trois dernières années des pertes réelles. **Elle fixe ainsi le taux de pertes à 6,0 % pour l'année témoin 2017.**

[520] La Régie rappelle qu'en vertu des Tarifs et conditions, des pertes sont associées à tous les services de transport. Notamment, pour les clientèles de point à point et du service en réseau intégré, le taux de pertes est précisé aux articles 15.7 et 28.5 et est applicable au « *débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison* ».

[521] La Régie constate que l'augmentation du taux de pertes au cours des dernières années peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont la majorité n'est pas sous le contrôle du Transporteur. Elle retient aussi que le Transporteur tient déjà compte des pertes dans ses choix de renforcement du réseau, soit un des seuls facteurs sous son contrôle.

[522] Toutefois, la Régie considère que la hausse du taux de pertes au cours des dernières années est significative et retient que le Transporteur envisage que cette tendance puisse se poursuivre. Comme EBM le souligne, le taux de pertes représente un coût important pour les clients de service de transport. Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il est opportun de connaître les éléments déterminants influençant le taux de pertes, en fonction du réseau de transport actuel.

**[523] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport.**

[524] Toutefois, la Régie est satisfaite des explications du Transporteur, relatives à l'impact des indisponibilités sur le taux de pertes. Elle n'exige donc pas que l'étude réponde aux préoccupations soulignées par l'AHQ-ARQ sur cet aspect.

**[525] Par ailleurs, la Régie ordonne au Transporteur de mentionner, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, tout changement sur son réseau pouvant affecter le taux de pertes.**

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

[526] Le compte d'écart des revenus des services de transport de point à point cumule les écarts relatifs aux revenus de ces services. Le Transporteur présente le solde projeté du compte d'écart aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année témoin 2017. Ce solde, de 7,7 M\$, comprend un montant de 2,2 M\$ provenant des pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions.

**TABLEAU 19**  
**SOLDE DU COMPTE D'ÉCART (M\$)**

<b>Année 2015</b>	
Prévision	377,9
Prévision révisée	379,5
Écart : prévision révisée (montant considéré pour le cavalier 2016)	-1,6
Réel	373,6
Écart : prévision révisée - réel	5,9
Écart : montant considéré pour le cavalier 2016 - montant réel pour le cavalier 2016	0,1
Total 2015	6,1
<b>Année 2016</b>	
Prévision	368,9
Prévision révisée	367,4
Écart : prévision révisée	1,5
Intérêt*	0,1
Total 2016 : écart + intérêt	1,6
Solde projeté** : total 2015 + total 2016 (montant à considérer pour le cavalier 2017)	7,7
* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2015 portant intérêt au taux moyens des obligations 3 ans d'Hydro-Québec.	
** Solde positif du compte d'écart donnant lieu à un cavalier portant un signe positif qui sera appliqué en augmentation des tarifs des services à long terme	

Source : Pièce [B-0093](#), tableau 5, p. 10.

[527] **La Régie constate que le solde du compte d'écart est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions D-2007-08<sup>236</sup> et D-2008-019<sup>237</sup> et approuve le solde projeté de 7,7 M\$ du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point.**

<sup>236</sup> Dossier R-3605-2006.

<sup>237</sup> Dossier R-3640-2007.

## 10. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[528] Le Transporteur présente la répartition du coût de service 2017 selon une méthode en trois étapes, soit la répartition par fonction, par composante et par service.

[529] La Régie reconnaît que la méthodologie appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût de service 2017 est conforme à celle définie dans ses décisions antérieures, notamment ses décisions D-2006-66<sup>238</sup> et D-2009-015<sup>239</sup>.

[530] Le Transporteur propose de répartir les nouvelles rubriques « Frais reportés – disjoncteurs PK prioritaires » et « Frais reportés – disjoncteurs PK résiduels », selon une attribution aux différentes fonctions sur la base de la valeur nette des postes de l'année concernée.

[531] La Régie rappelle, tel que mentionné à la section 3.2 de la présente décision, que le Transporteur a amendé sa preuve afin de retirer la demande de création d'un nouveau CFR pour les disjoncteurs résiduels<sup>240</sup>. Ainsi, la répartition proposée ne devrait porter que sur le CFR autorisé par la décision D-2016-077. La Régie s'attend à ce que cet amendement de preuve se reflète dans la description des facteurs de répartition des dépenses nécessaires à la prestation du service que le Transporteur fournira lors des prochains dossiers tarifaires.

[532] **La Régie accueille le facteur de répartition proposé par le Transporteur pour le CFR autorisé par la décision D-2016-077 visant le remplacement des disjoncteurs de modèle PK.**

---

<sup>238</sup> Dossier R-3549-2004 Phase 2.

<sup>239</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1.

<sup>240</sup> Pièce [B-0110](#), allégué 6, p. 2.

## 11. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

### 11.1 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

#### 11.1.1 TARIFS DES SERVICES DE TRANSPORT

[533] Les tarifs de transport sont établis en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport de long terme et de court terme, incluant les pertes de transport.

[534] Le Transporteur retranche, des revenus requis proposés de 3 305,8 M \$, les revenus des services de point à point de court terme de 31,8 M \$ et obtient les revenus requis résiduels de 3 274,0 M \$<sup>241</sup>. Le tarif annuel est, par la suite, obtenu en divisant les revenus requis résiduels par les besoins des services de transport de long terme<sup>242</sup>, incluant le service pour l'alimentation de la charge locale et le service de point à point de long terme. En fonction des données fournies dans le cadre de la demande initiale du Transporteur, le tarif annuel de 2017 s'établirait à 77,48 \$/kW/an, sans considération du cavalier, soit une augmentation de 7,2 % par rapport au tarif en vigueur.

[535] Les tarifs annuels, mensuels, hebdomadaires, quotidiens ou horaires sont applicables aux services de transport de point à point et s'établissent à partir du tarif annuel.

[536] Le tableau suivant montre les Tarifs proposés.

---

<sup>241</sup> Pièce [B-0033](#), p. 8, tableau 5.

<sup>242</sup> Pertes incluses.

**TABLEAU 20**  
**TARIFS 2016 ET TARIFS PROPOSÉS 2017**

Service	Type	Unité	Tarifs 2016	Tarifs proposés 2017
Annuel	ferme	\$/kW/an	72,25	77,48
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	6,02	6,46
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	6,02	6,46
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	1,39	1,49
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	1,39	1,49
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,28	0,30
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,20	0,21
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	8,25	8,84
Réseau intégré	ferme	\$	0	0
Charge locale	ferme	\$	2 743 621 500	2 909 761 400
<b>Cavalier</b>				
Point à point à long terme	ferme	\$/kW/an	0,06	0,18
Charge locale	ferme	\$	2 278 440	6 759 900

Source : Pièce [B-0033](#), p. 7, tableau 3.

[537] Le Transporteur présente l'évolution du tarif annuel applicable au service de transport de point à point de long terme et de la facture applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, en dollars courants et en dollars constants, sans considération du cavalier.

**TABLEAU 21**  
**ÉVOLUTION DU TARIF POINT À POINT DE LONG TERME**  
**ET DE LA FACTURE DE LA CHARGE LOCALE**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Indice*</b> (2001=100)	100,0	102,2	105,1	107,0	109,3	111,5	113,9	116,6	116,9	119,0	122,5	124,3	125,4	127,9	129,3	131,7	134,3
<b>Tarif annuel (\$/kW/an)</b>																	
En dollars courants	72,91	72,91	72,91	72,91	72,90	72,90	70,82	70,82	72,00	75,26	72,45	71,49	69,63	74,65	74,08	72,25	77,48
En dollars constants de 2001	72,91	71,34	69,40	68,17	66,69	65,39	62,15	60,76	61,58	63,23	59,16	57,51	55,51	58,35	57,27	54,87	57,69
<b>Facture de la charge locale (M\$)</b>																	
En dollars courants	2313,0	2313,0	2313,0	2313,0	2483,0	2483,0	2539,7	2528,6	2575,0	2651,4	2644,6	2624,4	2585,6	2765,3	2801,6	2743,6	2909,8
En dollars constants de 2001	2313,0	2263,2	2201,5	2162,6	2271,6	2227,0	2228,9	2169,3	2202,5	2227,7	2159,3	2111,2	2061,5	2161,4	2166,0	2083,7	2166,5

\* Source : Données pour l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada de 2001 à 2015 et prévision d'Hydro-Québec pour 2016 et 2017

Source : Pièce [B-0033](#), p. 8, tableau 4.

[538] Par sa décision D-2016-185, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur de déclarer provisoires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les Tarifs proposés<sup>243</sup>, ajustés en fonction du coût de la dette mis à jour. Le tarif annuel provisoire s'établit ainsi à 77,28 \$/kW/an soit une hausse de 7,0 % par rapport au tarif en vigueur.

**[539] Compte tenu des dispositions de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel de l'année témoin 2017 à 76,08 \$/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale est estimé, quant à lui, à 2 857,1 M\$.**

[540] Ces estimations représentent, par rapport aux tarifs approuvés 2016, une augmentation de 5,3 % pour le tarif annuel de point à point. Pour ce qui est de la facture de la charge locale, le montant estimé ci-dessus représente, par rapport au montant autorisé 2016, une augmentation de 4,1 %, soit de 113,5 M\$, tenant compte d'une diminution de 419 MW, soit 1,1 %, des besoins de transport associés<sup>244</sup>.

## **Cavalier**

[541] Sur la base du solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point décrit à la section 9.2.3 de la présente décision ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme, le Transporteur propose, pour l'année témoin 2017, l'application d'un cavalier de 0,18 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et de 6 759 900 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

**[542] La Régie approuve les valeurs ci-dessus et fixe le cavalier à 0,18 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 6 759 900 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2017.**

---

<sup>243</sup> Tel que présenté à la pièce [B-0150](#).

<sup>244</sup> Pièce [B-0093](#), p. 5, tableau 1.



### 11.1.2 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[543] Le Distributeur est responsable de la fourniture des services complémentaires associés au service de transport pour l'alimentation de la charge locale et n'est donc pas facturé par le Transporteur pour ces services.

[544] Pour l'établissement des tarifs applicables aux services de transport de point à point, le Transporteur tient compte de la valeur de ces services et des besoins de transport de 42 255 MW. Les valeurs ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2017 s'élèvent respectivement à :

- 13,4 M\$ et 0,32 \$/kW/an pour le service de réglage de tension;
- 13,5 M\$ et 0,32 \$/kW/an pour le service de réglage de fréquence;
- 49,7 M\$ et 1,18 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M\$ et 0,59 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

[545] Les tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire s'obtiennent au *prorata* du tarif annuel.

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

## 11.2 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[547] 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 2017.

### 11.2.1 ALLOCATION MAXIMALE

[548] Le Transporteur précise que l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du coût annuel sur un période de 20 ans, duquel sont retranchés les coûts d'entretien et d'exploitation, de même que la taxe applicable, soit 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.

[549] Le Transporteur actualise le montant de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport, en fonction du tarif proposé de 77,48 \$/kW pour l'année témoin 2017. L'allocation maximale découlant de ce calcul est de 638 \$/kW pour l'année 2017, comparativement au montant existant de 597 \$/kW.

**[550] La Régie autorise la mise à jour de l'allocation maximale, en fonction des ajustements découlant des dispositions de la présente décision.**

**[551] Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 15 mars 2017, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté en conséquence.**

### **11.2.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR**

[552] Le Transporteur indique avoir vérifié la répartition du poids de chacune des trois catégories de coûts considérées (ingénierie et gestion, équipements, installation et 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 2017, 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.

[553] Le Transporteur constate que l'indice de croissance des coûts aurait crû 1,73 fois plus rapidement que l'IPC entre 2001 et 2015. En projetant cette tendance sur la prévision de l'IPC pour 2016 et 2017, le Transporteur soutient qu'une augmentation de 3,5 % de la contribution maximale aux coûts des postes de départ serait appropriée, en 2017, pour les postes de départ associés aux centrales de moins de 250 MW.

[554] En ce qui a trait à la contribution maximale pour le réseau collecteur, reconduite depuis 2009 par la Régie, le Transporteur propose de maintenir, pour l'année 2017, la contribution maximale pour le réseau collecteur à 161 \$/kW en excluant les coûts d'entretien et d'exploitation fixés à 19 % depuis 2016, et de 192 \$/kW en incluant ces frais.

[555] Les contributions maximales proposées par le Transporteur sont présentées au tableau suivant :

**TABLEAU 22**  
**CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2017 POUR LES POSTES**  
**DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR**

Contributions maximales pour les postes de départ			Contributions en vigueur depuis le 23 mars 2016	Contributions proposées pour 2017
Niveau de puissance installée	Propriété	Tension nominale		
Centrales de moins de 250 MW	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	63 \$/kW	65 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	100 \$/kW	104 \$/kW
		Plus de 120 kV	173 \$/kW	179 \$/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	53 \$/kW	55 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	84 \$/kW	87 \$/kW
		Plus de 120 kV	145 \$/kW	150 \$/kW
Centrales de 250 MW et plus	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	36 \$/kW	36 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	57 \$/kW	57 \$/kW
		Plus de 120 kV	99 \$/kW	99 \$/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 : 192 \$/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.				

Source : Pièce [B-0094](#), p. 12.

[556] La Régie constate que la proposition du Transporteur est conforme à la décision D-2010-032<sup>245</sup> et aux décisions antérieures pertinentes<sup>246</sup>.

[557] Pour ce qui est des postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW et des réseaux collecteurs, le Transporteur informait la Régie dans le dossier R-3934-2015 que, malgré la mise en service de deux nouvelles centrales de plus de 250 MW du Producteur, il n'était pas en mesure, du fait de l'écart important entre les coûts unitaires

<sup>245</sup> [Pages](#) 108 et 109.

<sup>246</sup> Décisions [D-2008-036](#), p. 20, et [D-2009-015](#), p. 101 et 102.

de construction des postes de départ respectifs, de tirer des conclusions utiles aux fins d'ajustement de la contribution pour cette catégorie de centrales.

[558] En 2015, le Transporteur a mis en service le poste de départ de la centrale de la Romaine-1, d'une puissance de 270 MW. Comme pour la centrale de la Romaine-2, le coût unitaire par kW du poste de départ se situe au-delà de la contribution actuelle de 83 \$/kW pour un niveau de tension supérieur à 120 kV. Compte tenu des conditions particulières de construction de ce projet, réalisé en milieu difficile d'accès et au relief accidenté, le Transporteur maintient qu'il ne dispose toujours pas d'information nouvelle, par rapport au dossier R-3934-2015, qui lui serait utile aux fins de justifier un ajustement de la contribution pour les centrales de 250 MW et plus pour l'année 2017.

[559] La Régie juge adéquates les explications du Transporteur justifiant de maintenir le montant des contributions maximales existantes applicables aux postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW et des réseaux collecteurs.

**[560] En conséquence, la Régie autorise, pour les postes de départ et le réseau collecteur, les montants de contribution maximale, proposés par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2017, reproduits au tableau précédent.**

### **11.2.3 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR**

[561] Le Transporteur fournit l'évaluation de la contribution du Distributeur pour 2015, 2016 et 2017. Les évaluations tiennent compte des MW additionnels associés à chacun des projets considérés, de l'allocation maximale applicable et de la mise à jour des coûts de mars 2016. Le cas échéant, des frais d'entretien et d'exploitation sont ajoutés au total de l'écart entre l'allocation maximale et les coûts de chaque projet. Le taux d'entretien et d'exploitation utilisé est de 15 % pour 2015 et de 19 % pour 2016 et 2017.

[562] L'évaluation de la contribution du Distributeur pour l'année 2017 se détaille comme suit :

**TABLEAU 23**  
**ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2017**

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts - Mars 2016	Écart entre l'allocation max. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
D-2014-050	Reconstruction du poste satellite De Lorimier à 315-25	64,9	38,7	71,7	(33,0)
D-2014-068	Poste source Abitibi - rempl.des transformateurs	0,0	-	0,01	(0,01)
D-2012-061	Renforcement Abitibi ph. 1 - Poste Figuery	0,0	-	0,02	(0,02)
D-2016-106	Nouvelle ligne à 120 kV Langlois Vaudreuil-Soulanges	0,0	-	44,1	(44,1)
C.A. 15 avril 2016	Renf. rés. régional de Sherbrooke + croissance réseau existant d'Hydro-Sherbrooke	0,0	-	0,03	(0,03)
-25 M\$	Poste satellite Grand-Pré - ajout du 3e transformateur	7,0	4,2	17,3	(13,1)
-25 M\$	Ligne Boucherville-DuTremblay-ArcelorMittal-N-Dame	0,0	-	2,3	(2,3)
-25 M\$	Poste satellite Plouffe - ajout du 6e transformateur	43,3	25,9	8,7	17,2
-25 M\$	Poste satellite Blainville - ajout du 3e transformateur	92,0	54,9	16,0	38,9
-25 M\$	Autres projets < 5 M\$	41,01	24,5	3,9	20,5
	<b>Total</b>	<b>248,2</b>	<b>148,2</b>	<b>164,1</b>	<b>(15,9)</b>
	Plus 19% pour les frais d'exploitation et d'entretien				(3,0)
	<b>Contribution requise du Distributeur</b>				<b>18,9</b>

Source : Pièce [B-0094](#), tableau 8, p. 15.

[563] Le Transporteur précise la source des données utilisées aux fins de l'évaluation de la contribution du Distributeur pour l'année 2017, soit :

« [...] »

- *MW additionnels sur 20 ans : pour chacun des projets ciblant des postes satellites dont la mise en service est prévue pour 2017, ils représentent la croissance sur 20 ans estimée pour la zone du projet établie à partir de la plus récente prévision de charges du Distributeur (prévision d'octobre 2015) qui était disponible lors de la préparation de la présente demande;*
- *Allocation maximale : la valeur d'allocation maximale utilisée est celle approuvée par la Régie pour l'année 2016, soit 597 \$/kW;*
- *Coûts des projets : ils constituent une estimation des coûts des projets qui seront mis en service en 2017 réalisée lors de la préparation de la présente demande [...] »<sup>247</sup>.*

<sup>247</sup> Pièce [B-0090](#), p. 26, R11.2.

[564] Le Transporteur indique que cette évaluation représente une estimation de la contribution qui sera effectivement requise du Distributeur pour l'année témoin 2017. Il ajoute :

« [...] »

*La liste des projets sera mise à jour, au besoin, en fonction des projets qui auront été effectivement mis en service en 2017. Les coûts des projets seront révisés en fonction des données au 31 décembre 2017. Le montant maximal d'allocation du Transporteur (colonne titrée « Allocation maximale du Transporteur ») sera mis à jour au 31 décembre 2017, à partir de la plus récente prévision de charges du Distributeur et en considérant l'allocation maximale que la Régie approuvera pour l'année 2017 dans la présente demande [...] »<sup>248</sup>.*

[565] Le Transporteur fournit une évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année témoin 2017 en fonction du montant d'allocation maximale proposé par le Transporteur au présent dossier, soit 638 \$/kW<sup>249</sup>. La contribution requise qui en découle s'établirait à 6,8 M\$. Le Transporteur précise, toutefois, que l'allocation maximale pour l'année témoin 2017 n'est pas encore connue au moment de l'établissement des revenus requis et qu'il y a ainsi un enjeu de circularité<sup>250</sup>.

[566] Le Transporteur propose, afin de « faire correspondre les coûts le plus possible », de mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur dans le cadre de la mise à jour des revenus requis, des tarifs et de l'allocation maximale découlant de la décision sur le fond<sup>251</sup>.

[567] Par ailleurs, la décision D-2015-209 fixait à 19 %, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, le taux à utiliser pour l'estimation des frais d'entretien et d'exploitation aux fins de l'établissement du montant de l'allocation maximale. Elle précisait que les projets préalablement autorisés sous l'article 73 de la Loi, ou en cours d'examen devant la Régie, continueront d'être traités selon le taux en vigueur au moment de leur dépôt auprès de la Régie<sup>252</sup>.

---

<sup>248</sup> Pièce [B-0090](#), p. 26, R11.2.

<sup>249</sup> Pièce [B-0090](#), p. 27, R11.3.

<sup>250</sup> Pièce [A-0034](#), p. 105 à 109.

<sup>251</sup> Pièce [B-0133](#), p. 45.

<sup>252</sup> Dossier R-3888-2014 Phase 1, décision [D-2015-209](#), p. 130.

[568] Bien que certains projets considérés dans le calcul de la contribution pour l'année 2017 aient été déposés à la Régie avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016, le Transporteur applique un taux de 19 % à l'estimation de la contribution du Distributeur pour l'année témoin 2017. Il justifie cette application par des raisons de cohérence dans l'agrégation des projets. En effet, l'allocation maximale considérée pour chacun des projets en amont des postes satellites, de 597 \$/kW pour 2016, tient compte d'un taux de 19 % pour les frais d'entretien et d'exploitation.

[569] La Régie est satisfaite des explications et justifications du Transporteur relatives à l'utilisation du taux de 19 % pour l'estimation des frais d'entretien et d'exploitation dès l'année 2016.

[570] Par ailleurs, dans le cadre du dossier R-3934-2015, le Transporteur mentionnait avoir revu ses processus pour répondre à l'attente exprimée dans la décision D-2015-017, soit d'être en mesure de prévoir la contribution annuelle devant lui être versée par le Distributeur, en lien direct avec les mises en exploitation prévues dans la même année<sup>253</sup>. La Régie s'était montrée satisfaite de la proposition faite par le Transporteur et en a autorisé l'application à partir de 2016<sup>254</sup>. Il en résulte que l'évaluation de la contribution en lien avec ce nouveau processus revêt un caractère davantage prospectif.

[571] Outre l'utilisation d'une allocation maximale qui ne correspond pas à l'année de mise en service prévue des projets concernés, la Régie constate l'absence de mise à jour de certaines données utilisées pour l'évaluation de la contribution de l'année témoin 2017, qui datent d'octobre 2015 et de mars 2016.

[572] La Régie est préoccupée par l'acuité des prévisions concernant l'évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année témoin. À titre d'exemple, la Régie constate un écart considérable entre l'évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2015. Cette contribution était estimée à 127,4 M\$, dans le cadre du dossier R-3934-2015<sup>255</sup> alors qu'elle est évaluée à 216,6 M\$<sup>256</sup> dans le cadre du présent dossier. La Régie note aussi, entre le dossier R-3934-2015<sup>257</sup> et le présent

---

<sup>253</sup> La Régie se questionnait sur le décalage relatif à l'inscription de la contribution du Distributeur à la base de tarification, la contribution associée aux mises en service 2014 étant inscrite à la base de tarification de 2015.

<sup>254</sup> Décision [D-2016-029](#), p. 54.

<sup>255</sup> Dossier R-3934-2015, pièce [B-0032](#), p. 13, tableau 7.

<sup>256</sup> Pièce [B-0094](#), p. 13, tableau 6.

<sup>257</sup> Dossier R-3934-2015, pièce [B-0032](#), p. 13, tableau 8.

dossier<sup>258</sup>, une grande variabilité du nombre de projets considérés aux fins de l'évaluation de la contribution requise pour l'année 2016, bien qu'il n'y ait pas eu d'impact sur la contribution requise, puisque celle-ci est nulle dans les deux cas.

**[573] Par conséquent, la Régie s'attend à ce que le Transporteur utilise, dès le prochain dossier tarifaire, des données plus récentes dans l'évaluation de la contribution du Distributeur de l'année témoin. De plus, afin d'apprécier la précision des estimations fournies, la Régie ordonne au Transporteur de comparer l'évaluation de la contribution réellement requise du Distributeur avec celle considérée dans la base de tarification de l'année associée et d'expliquer les écarts observés.**

**[574] La Régie accueille la proposition du Transporteur émise dans son argumentation et lui demande de mettre à jour, au plus tard le 15 mars 2017, à 12 h, l'évaluation de la contribution du Distributeur projetée pour l'année témoin 2017, en fonction de l'allocation maximale découlant de la présente décision.**

**[575] La Régie ordonne au Transporteur, lors de son prochain dossier tarifaire, de préciser la source des données utilisées aux fins de l'évaluation de la contribution du Distributeur de l'année témoin projetée. Dans le cas où le Transporteur utiliserait l'allocation maximale en vigueur, il devra fournir, à titre illustratif, le résultat qui émanerait de l'allocation maximale proposée pour l'année témoin projetée.**

### 11.3 TARIFS ET CONDITIONS

**[576] La Régie ordonne au Transporteur, conformément à la décision D-2016-190, d'abroger l'article 12A2i) et de préciser dans le texte des Tarifs et Conditions que l'abrogation de cet article s'applique pour les situations futures :**

*« [146] En somme, de l'analyse qui précède, la formation en révision conclut que l'Avis et les Décisions procédurales étaient suffisants en ce qui a trait à la possibilité que soit abrogé l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions. Ainsi, la première formation n'a pas enfreint les exigences de l'équité procédurale. Cette conclusion ne s'applique qu'aux situations nouvelles et futures, considérant que*

---

<sup>258</sup> Pièce [B-0094](#), p. 13 et 14, tableau 7.



*la formation en révision sursoit à l'examen de l'argumentation relative à l'aspect rétrospectif de l'abrogation de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions, soit son application aux situations juridiques en cours »<sup>259</sup>.*

**[577] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 15 mars 2017, à 12 h, un texte des Tarifs et conditions reflétant les modifications découlant de la présente décision.**

## **12. CONFIDENTIALITÉ**

[578] Le Transporteur dépose le 21 novembre 2016 la pièce révisée B-0106 (HQT-6, Document 3.1) en suivi de la décision D-2015-017.

[579] Le Transporteur souligne que la pièce révisée B-0106 est déposée sous pli confidentiel pour les mêmes motifs que ceux décrits à la demande d'autorisation du 28 juillet 2016. Cette pièce révisée est également couverte par l'affirmation solennelle de M. Stéphane Verret du 28 juillet 2016 déjà déposée au dossier.

[580] Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'interdire la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce révisée B-0106 afin d'en respecter le caractère confidentiel et puisque l'intérêt public l'exige.

**[581] Pour les motifs indiqués à l'affirmation solennelle, la Régie accueille la demande du Transporteur visant le traitement confidentiel des renseignements contenus à la pièce B-0106, sans restriction quant à sa durée.**

[582] **Pour ces motifs,**

---

<sup>259</sup> Décision [D-2016-190](#), p. 67, par. 146.

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur pour l'année 2017;

**MAINTIENT** 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 6,799 % applicable à la base de tarification, incluant un taux de rendement des capitaux propres de 8,2 % et un coût de la dette de 6,198 %;

**ÉTABLIT** le coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,811 %;

**ORDONNE** au Transporteur de mettre à jour et de déposer, au plus tard le **15 mars 2017, à 12 h**, les données afférentes à la base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour l'année témoin 2017 ainsi que l'allocation maximale, en tenant compte de la présente décision;

**FIXE** le taux de pertes de transport à 6 % du débit horaire maximal pour application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 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 2017 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tel que précisé dans la présente décision à la section 11.1.1;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, au plus tard le **15 mars 2017, 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 à la pièce B-0106, 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

Françoise Gagnon  
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 et M<sup>e</sup> Nicolas Dubé;**

**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> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Nicolas Dubé;**

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