

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ, RELATIVE
À LA CRÉATION D'UN COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF AU REMPLACEMENT
D'UN AUTOMATISME DE SAUVEGARDE ET DES SYSTÈMES DE CONTRÔLE ET
D'ACQUISITION DE DONNÉES DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

1. **Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#), p. 4, R1.1.1;
 - (ii) Pièce [B-0007](#), p. 12, R2.1.1;
 - (iii) Pièce [B-0007](#), p. 12, R2.1.2;
 - (iv) Pièce [B-0010](#), p. 14;
 - (v) Pièce [B-0005](#), p. 21;
 - (vi) Pièce [B-0005](#), p. 22.

Préambule :

(i) En lien avec le remplacement de l'automatisme de rejet de production et de télédélestage de charge (RPTC), le Transporteur mentionne :

« Le Transporteur avait identifié le besoin d'assurer la pérennité de l'automatisme de rejet de production et de télédélestage de charge (ou l'« automatisme RPTC ») dans le cadre de sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») pour laquelle il effectue des études et planifie des projets en continu, afin que son réseau soit sécuritaire, fiable et performant.

En effet, l'automatisme RPTC est en fin de vie utile. Depuis sa mise en service entre 1995 et 2001, le Transporteur s'est assuré d'approvisionner des pièces de réserve pour en assurer la maintenance. Toutefois, sa désuétude et sa vétusté imposent de le remplacer compte tenu que les équipements et les pièces qui le composent ne sont plus disponibles sur le marché. De plus, les analyses récemment mises à jour par le Transporteur confirment qu'il n'est plus possible de le faire évoluer pour répondre aux besoins du réseau de transport.

C'est dans ce contexte d'application de la Stratégie que le Transporteur a amorcé des travaux exploratoires à haut niveau par un minimum d'effectifs. L'objectif de ces travaux était de parfaire sa connaissance de la conception de l'automatisme RPTC afin de déterminer les produits de remplacement adéquats. » [nous soulignons]

(ii) *« Les mises en service initiales de l'automatisme RPTC ont été réalisées entre 1995 et 2001. Ainsi, ces actifs ont plus de 16 ans. La durée de vie utile de cette famille d'actifs est de 15 ans. »*

(iii) *« Les mises en service initiales des systèmes Spectrum, Gen-4 et Laser ont été réalisées entre 2001 et 2005. Ainsi, ces actifs ont plus de 12 ans. La durée de vie utile de cette famille d'actifs est de 10 ans. »*

(iv) Le Transporteur présente les raisons pour lesquelles il considère l'automatisme RPTC comme extrêmement important et critique pour le réseau.

(v) Dans le cadre de la stratégie visant à améliorer la performance du Transporteur en matière de contrôle et d'exploitation du réseau, il est mentionné :

« Les démarches de modernisation des outils d'exploitation ont démarré en 2016. Elles ont pour but de remplacer par une nouvelle plateforme les différents systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport utilisés par les divers centres de contrôle et d'exploitation. Ce projet prévoit également l'actualisation de plusieurs applications afin qu'elles soient plus performantes. Le projet s'étendra sur une période de huit ans environ et nécessitera des investissements importants. » [nous soulignons]

(vi) Dans le cadre de l'objectif visant à assurer le maintien et l'évolution des grands automatismes, le Transporteur indique :

« Vers 2021, le système de manœuvre automatique des inductances shunt (MAIS) sera remplacé. Il en sera de même pour l'automatisme de rejet de production et télédélestage de charge (RPTC), vers 2024, avec pour objectif d'augmenter la capacité de transit à moindre coût. » [nous soulignons]

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser si la date cible de 2024 pour le remplacement du RPTC et des SCADA est dictée par l'application de la Stratégie. Dans la négative, veuillez expliquer comment cette date a été fixée.
- 1.2 Veuillez préciser à quel moment la Stratégie a signalé au Transporteur le besoin d'amorcer les études pour le remplacement du RPTC, compte tenu de sa désuétude et de sa vétusté de même que de son importance extrême pour le réseau de transport. Veuillez élaborer.
- 1.3 Veuillez justifier que les études d'analyse préliminaire pour le remplacement du RPTC et des SCADA ne soient débutées qu'une fois les durées de vie utile de ces équipements dépassées, compte tenu de l'importance de ces actifs pour le réseau de transport.
- 1.4 Veuillez préciser à quel moment le Transporteur a amorcé les travaux exploratoires relatifs au RPTC, mentionnés à la référence (i).

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0002](#), p. 4, par. 17 et 18;
 - (ii) Décision [D-2015-133](#), p. 9;
 - (iii) Décision [D-2016-029](#), p. 51, par. 176;
 - (iv) Rapports annuels du Transporteur de 2005 à 2016.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation de créer un compte de frais reportés [CFR], hors base de tarification, portant intérêts, et dont les modalités de disposition seront approuvées ultérieurement par la Régie dans le cadre d'une demande tarifaire future.*

Le Transporteur demande l'autorisation d'inscrire, dans ce compte de frais reportés, les frais réels engagés énumérés aux paragraphes 14 et 15 de la présente, à compter de la date de la présente demande, et ce, pour reconnaissance ultérieure dans les tarifs de transport d'électricité selon les modalités de disposition qui seront déterminées dans le cadre d'un dossier tarifaire futur. »

(ii) Dans le dossier R-3929-2015 relatif à la demande de création d'un CFR pour l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la *North American Electric Reliability Corporation* [NERC], la Régie :

« AUTORISE le Transporteur à créer provisoirement, à compter du 5 juin 2015, un compte de frais reportés, hors base et portant intérêt, pour y comptabiliser les charges liées à l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la North American Electric Reliability Corporation [NERC], et encourues à cette fin en 2015;

RENVOIE à la formation qui étudiera le dossier tarifaire 2016 du Transporteur toute décision relative à l'inclusion du solde de ce CFR au revenu requis du Transporteur et, le cas échéant, aux modalités de disposition de ce compte. »

(iii) Dans le cadre du dossier tarifaire 2016 du Transporteur (R-3934-2015), la Régie :

« [...] approuve la disposition du compte de frais reportés à l'année témoin 2016, pour un montant ne devant pas excéder 6,2 M\$, pour toutes les dépenses réellement encourues entre le 5 juin et le 31 décembre 2015 ».

(iv) La Régie présente au tableau suivant l'évolution des excédents de rendement de 2005 à 2016 (en M\$) réalisés par le Transporteur.

Année	Rendement autorisé	Rendement réel	Écart
2016	475,0	537,0	62,0
2015	457,3	519,6	62,3
2014	437,4	487,7	50,3
2013	330,6	396,7	66,1
2012	331,5	483,4	151,9
2011	367,3	434,2	66,9
2010	375,8	463,7	87,9
2009	368,9	452,5	83,6
2008	377,1	408,8	31,7
2007	343,1	279,7	-63,4
2006	377,5	354,1	-23,4
2005	377,5	451,1	73,6
2004	nd	nd	
Total			649,5

Demandes :

- 2.1 Veuillez confirmer les données présentées au tableau de la référence (iv). Sinon, veuillez déposer le tableau corrigé.
- 2.2 Veuillez élaborer sur la capacité du Transporteur d'absorber en cours d'année, à même son budget autorisé, des coûts additionnels imprévus en tenant compte de la récurrence des excédents de rendement observée au cours des dernières années telle qu'illustrée à la référence (iv), et ce, malgré les réductions demandées par la Régie dans ses décisions précédentes.