

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)
RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018**

EFFICIENCE

RAPPORT DE ROLAND BERGER

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0009](#), p. 10;
 - (ii) Pièce [B-0051](#), p. 33;
 - (iii) Pièce [B-0050](#), p. 42 à 44.

Préambule :

(i) « Pour calculer les coûts évités par un scénario de maintenance additionnelle, nous avons basé les méthodes de calcul en comparant directement la différence des impacts entre deux scénarios simulés de maintenance, soit :

- > *Un maintien du budget de maintenance;*
- > *Une augmentation de budget de maintenance de 548 M CAD sur la période 2018-2027.*

Les coûts évités correspondent au différentiel de coût entre les deux scénarios. » [nous soulignons]

(ii) « 3 questions ont été soulevées par la Régie sur le rapport HQT3 – doc 1.2 dans le document R-4012-2017-A-0006

| | Éléments de réponse |
|---|--|
| <p>Question 2.1 – Résultats de l'étude</p> <ul style="list-style-type: none">> Préciser si les résultats sont actualisés> Si non, présenter les résultats selon des valeurs actualisées en indiquant le taux d'actualisation utilisé> Présenter une ventilation des flux monétaires pour chacune des années de la période considérée, pour chacun des impacts monétaires évalués par scénario (minimum, médian et maximum). Présenter une même ventilation pour l'impact total par scénario | <p>> Les résultats sont présentés en CAD constants 2017, aussi notre rapport HQT-3 doc 1.2 ne comprend pas d'actualisation</p> |
| <p>Question 2.2 – Sensibilité des résultats de l'étude</p> <ul style="list-style-type: none">> Démontrer comment évolueraient les bénéfices selon différents scénarios alternatifs de montants investis en maintenance additionnelle> Présenter selon le même niveau de détail que la ventilation demandée à la section 2.1 ci-dessus | <p>> En lien avec la réponse à la question 1.2, il a été décidé de ne pas conduire d'analyse de sensibilité sur différents scénarios de maintenance</p> |

»

(iii) « Conclusion de la pièce HQT-3, Document 1.1

- Les besoins additionnels récurrents sont de 54 M\$ et couvrent les besoins pour l'ensemble des actifs du Transporteur.
- Ces besoins sont basés sur la stratégie actuelle qui vise le contrôle du risque, ainsi que le contrôle de la hausse des IF et leurs impacts.
 - Le Transporteur soutient que le premier critère de sélection d'un scénario de gestion d'actifs est celui du contrôle du risque de défaillance en autant qu'il soit rentable.
 - Le Transporteur ne peut adopter un scénario qui ne rencontre pas ce critère.
- Les défaillances, IF et interruptions évitées à la base de l'évaluation des bénéfices sont uniquement celles dues aux transformateurs de puissance et sectionneurs.
- L'analyse coûts-bénéfices de cette maintenance additionnelle démontre que celle-ci est rentable.

[...]

« Conclusion générale :

- Le Transporteur demande une mise à niveau du budget en maintenance pour assurer le contrôle du risque de défaillances de ses équipements.
 - Le Transporteur soutient que le premier critère de sélection d'un scénario de gestion d'actifs est celui du contrôle du risque de défaillance en autant qu'il soit rentable.
 - Le Transporteur ne peut adopter un scénario qui ne rencontre pas ce critère.
- L'analyse coûts-bénéfices de cette maintenance additionnelle démontre que celle-ci est rentable. »

Demande :

- 1.1 Étant donné qu'aucun scénario de maintenance additionnelle, autre que celui décrit à la référence (i), n'a été considéré, la Régie n'est pas en mesure d'apprécier la sensibilité des bénéfices liés à la maintenance additionnelle en fonction de l'enveloppe budgétaire qui y est consacrée. La Régie comprend de la référence (iii) qu'une réduction de l'enveloppe consacrée à la maintenance additionnelle impliquerait une hausse des IF.

Veillez indiquer si des scénarios alternatifs pourraient mener à une conclusion selon laquelle les bénéfices liés à la maintenance additionnelle seraient inférieurs aux coûts de maintenance additionnelle. Si oui, veuillez expliquer. Si non, veuillez fournir une démonstration de votre réponse.

PRINCIPES COMPTABLES

DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCART RELATIF À LA NORME ASC 715

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0081](#), p. 28;
 - (ii) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 7.

Préambule :

(i) « 11.2. *Veillez évaluer l'ordre de grandeur des coûts supplémentaires liés à l'impact des mises en service qui viendraient en diminution du montant à remettre à la clientèle.*

R11.2

Le Transporteur n'est pas en mesure d'évaluer à ce moment-ci les coûts supplémentaires liés à l'impact des mises en service pour les raisons exposées à la réponse de la question 11.1. Toutefois, afin de déterminer un ordre de grandeur des coûts supplémentaires liés à l'impact sur les revenus requis du Transporteur des mises en service pour les années 2017 et 2018, le Transporteur a établi un scénario maximum présumé des impacts, soit selon les hypothèses suivantes :

- *Mise en service de l'impact sur les investissements au mois de janvier de la même année;*
- *Amortissement calculé sur une période de 45 ans.*
- *Ainsi, l'impact maximum présumé serait de l'ordre de 6 M\$. » [nous soulignons]*

(ii) « *Pour les intervenants, il serait également acceptable de garder dans le compte d'écarts une provision de 6 M\$ pour tenir compte de l'impact des modifications de la norme ASC 715 sur les travaux facturés par Innovation, équipement et services partagés, ce qui réduirait sans doute à néant le solde dont il resterait à disposer ultérieurement.* »

Demande :

- 2.1 Veuillez commenter la proposition de l'intervenant de disposer le compte d'écart relatif à la norme ASC 715 au revenu requis de l'année 2018 à l'exception d'un montant 6 M\$, à être disposé ultérieurement.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (CNE)

MAINTENANCE ADDITIONNELLE

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0076](#), p. 42, 48 et 49;
 - (ii) Pièce [B-0065](#), p. 12, 13 et 20.

Préambule :

(i) « 18.4 Veuillez préciser le type de suivi que le Transporteur prévoit effectuer auprès de la Régie, à cet effet.

Le Transporteur effectuera le suivi des activités et des coûts de maintenance conditionnelle prioritaire dans le cadre du dossier tarifaire.

[...]

21.1 Veuillez détailler les activités qui seront réalisées par le CGAT (référence (i)).

[...]

À titre d'exemple de suivi d'activité de maintenance, le Transporteur réalise le suivi de la maintenance ciblée qui se traduit par :

- *l'identification des parties prenantes du processus et de leurs responsabilités respectives;*
- *une définition des jalons clés de réalisation;*
- *l'élaboration d'un échéancier de réalisation des travaux sur chacun des équipements visés;*
- *le suivi du respect des jalons pour assurer une optimisation du taux de réalisation. »*

(ii) À la page 12, il est mentionné :

« Dans le cadre de la mise à niveau de la maintenance, la Régie autorise, dans la décision D-2017-021, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle pour l'année 2017.

[...] aucun élément spécifique à titre de mise à niveau de la maintenance n'est demandé pour l'année témoin 2018. »

Au tableau 4 de la page 13, le Transporteur fournit l'évolution des budgets spécifiques pour la période 2016 à 2018. Un budget spécifique de 8,0 M\$ pour réaliser de la maintenance conditionnelle prioritaire est demandé à l'année témoin 2018.

Le Transporteur indique, par ailleurs, à la page 20 :

« Pour permettre une réalisation efficace et sécuritaire de sa maintenance et de ses travaux aux investissements, le Transporteur a revu sa stratégie de réalisation pour la maintenance conditionnelle afin d'y intégrer certaines interventions prioritaires, notamment des interventions préventives sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité. Ces ajustements sont effectués à la suite de l'analyse des résultats d'inspections périodiques ou d'événements sur le réseau et vise à prévenir une défaillance des équipements pouvant porter atteinte à la sécurité et générer des mesures de prévention contraignantes (zones d'accès limité ou « ZAL ») pour l'exploitation et la maintenance du réseau. Le Transporteur rappelle qu'actuellement lors de bris avec projection, il effectue une analyse de risque qui peut entraîner la mise en place de mesures de sécurité contraignantes pour l'exploitant. Il souhaite donc éviter ce type de situation grâce à la réalisation immédiate de cette maintenance conditionnelle prioritaire. »

Demandes :

- 3.1 Veuillez confirmer que le Transporteur prévoit effectuer le suivi des activités et des coûts de maintenance conditionnelle prioritaire dans le prochain dossier tarifaire du Transporteur (référence (i)).
- 3.2 Veuillez préciser quelles informations feront l'objet du suivi des activités et des coûts de maintenance conditionnelle prioritaire que le Transporteur entend présenter dans le cadre du dossier tarifaire (ex : identification des activités et de leurs coûts, jalons clés de réalisation, échéancier de réalisation des travaux sur chacun des équipements visés, le suivi du respect des jalons).

4. Référence : Pièce [B-0076](#), p. 44, 51 et 65.

Préambule :

Le Transporteur mentionne, en réponse à la question 19.2 de la DDR n° 2 Régie, à la page 44 :

« 19.2 Veuillez confirmer l'insuffisance d'employés permanents d'expérience pour la réalisation des travaux de maintenance prévus dans le précédent dossier tarifaire (référence (i)).

R19.2

La stratégie de dotation prévoyait un nombre d'employés permanents plus important. Considérant l'insuccès du Transporteur à combler l'ensemble des postes permanents en temps opportun, il s'est tourné vers une force de travail comprenant un plus grand nombre d'employés temporaires pour la réalisation des travaux que dans le précédent dossier tarifaire. La force de travail temporaire offre une flexibilité accrue car elle assure un comblement de postes en temps opportun là où le Transporteur réalise des travaux. »

Par ailleurs, le Transporteur indique, en réponse à la question 21.6 de la Régie, à la page 51 :

« 21.6 Veuillez indiquer si les ÉTC requis pour l'intensification des travaux de maintenance, aux années de base 2017 et témoin 2018 (référence (iv)), sont attribués au CGAT ou à la réalisation des travaux sur le réseau (référence (i)).

R21.6

D'emblée, le Transporteur rappelle que les employés ne sont pas attirés spécifiquement à des travaux de maintenance et d'investissements, mais qu'ils couvrent l'ensemble des besoins du réseau.

L'intensification des besoins en maintenance a engendré une hausse de plus de 125 000 heures entre l'année autorisée 2017 et l'année de base 2017. Le niveau de l'année témoin 2018 est par ailleurs similaire à celui de l'année de base 2017. Cette hausse des heures a été comblée en partie par l'ajout de 42 ÉTC, mais surtout par la réallocation d'heures pour réaliser ces activités de maintenance alors qu'elles avaient été initialement prévues pour des projets aux investissements. Conséquemment, le Transporteur a absorbé la hausse des besoins à même l'enveloppe des charges nettes d'exploitation. » [nous soulignons]

De plus, à la page 65, le Transporteur indique en réponse à la question 30.1 :

« L'écart à la baisse constaté au niveau des autres charges directes relatives à maintenance, entre les années autorisée ajustée 2017 et témoin 2018, de l'ordre de 14,2 M\$, provient principalement de la composition des activités de maintenance réalisées. En effet, le type de travaux prévus en 2018 requiert moins de ressources matérielles et de services externes. De plus, la réattribution de certains travaux à des fournisseurs internes explique une partie de cette baisse. » [nous soulignons]

Demandes :

- 4.1 Veuillez indiquer le nombre d'heures projetées pour réaliser les activités de maintenance à l'année autorisée 2017, à l'année de base 2017 et à l'année témoin 2018.
- 4.2 Le cas échéant, veuillez préciser si la composition des activités de maintenance à l'année témoin 2018 est influencée par l'insuccès du Transporteur à combler l'ensemble des postes permanents en temps opportun à l'année de base 2017 et si des mesures correctives sont prévues.

5. Référence : Pièce [B-0076](#), p. 48 à 50.

Préambule :

« 21.1 Veuillez détailler les activités qui seront réalisées par le CGAT (référence (i)).

[...]

En plus d'optimiser et de transposer les bons coups, le CGAT élabore des indicateurs visant le suivi des activités de maintenance et projets prévues au POC. Plus précisément, le CGAT :

- *définit des cibles de réalisation;*
- *identifie les écarts par rapport à la cible;*
- *élabore des actions à court terme ainsi que celles nécessitant une analyse de cause à la source afin d'adresser ces écarts;*
- *déploie et suit les actions correctives.*

À titre d'exemple de suivi d'activité de maintenance, le Transporteur réalise le suivi de la maintenance ciblée qui se traduit par :

- *l'identification des parties prenantes du processus et de leurs responsabilités respectives;*
- *une définition des jalons clés de réalisation;*
- *l'élaboration d'un échéancier de réalisation des travaux sur chacun des équipements visés;*
- *le suivi du respect des jalons pour assurer une optimisation du taux de réalisation.*

[...]

21.3.1 Dans l'affirmative, veuillez présenter un exemple de suivi que le CGAT peut produire.

R21.3.1

Voir la réponse à la question 21.1. » [nous soulignons]

Demande :

5.1 Veuillez présenter les indicateurs dont il est question en préambule et fournir les résultats obtenus à ce jour par le CGAT dans le déploiement des activités de maintenance sur la base des indicateurs visant le suivi des activités de maintenance.

NORMES CIP

- 6. Références :** (i) Pièce [B-0076](#), p. 57;
(ii) Pièce [B-0065](#), p. 14.

Préambule :

(i) « 24.3 Veuillez indiquer, parmi les activités récurrentes à la référence (i), celles qui étaient déjà présentes pour maintenir la conformité à la version 3 des normes CIP.

R24.3

Le Transporteur indique que la plupart des activités récurrentes à la référence (i) étaient réalisées en version 3 pour maintenir la conformité, mais que dans ce cadre le maintien de la conformité n'était pas encore formalisé ni effectué sur une base aussi large. L'organisation du travail était différente avec peu d'activités requises en installations de transport puisque les actifs sans communication externe routable n'étaient pas assujettis.

Ainsi, les activités présentées à la référence (i) ont été formalisées, précisées et mises en place. Le Transporteur rappelle qu'avec les versions 5 et 6, la portée des normes s'est considérablement étendue, la fréquence des contrôles a augmenté sans qu'ils ne soient tous automatisés, et les délais d'exécution sont devenus plus courts. De ce fait, l'organisation du travail a beaucoup évolué.

24.4 Le cas échéant, veuillez indiquer si des coûts associés à ces activités sont présentés à la référence (ii).

R24.4

Le Transporteur indique que les coûts présentés à la référence (ii) ne contiennent pas de coûts spécifiques aux activités de maintien de la version 3, puisque, comme mentionné au dossier R-3981-2016, la version 6 a supplanté les versions antérieures et que le maintien était effectué différemment par le Transporteur et sur beaucoup moins d'installations comme indiqué à la réponse 24.3. »

(ii) Le tableau 5 présente l'évolution des coûts pour la conformité aux normes CIP sur la période 2016 à 2018.

| Composantes - M\$ | Année historique 2016 | | | 2017 | | | | | | Année témoin 2018 | | |
|--|--------------------------|-------------|-------------|-------------------------|------------|-------------|---------------|------------|-------------|----------------------|------------|-------------|
| | Récurrent | Spécifique | Total | D-2017-049 ¹ | | | Année de base | | | Récurrent | Spécifique | Total |
| | | | | Récurrent | Spécifique | Total | Récurrent | Spécifique | Total | | | |
| Masse salariale | 1,7 | | 1,7 | 2,6 | 0,1 | 2,7 | 2,3 | 0,2 | 2,5 | 3,0 | | 3,0 |
| Autres charges directes | 0,3 | 1,2 | 1,5 | 3,1 | 2,4 | 5,5 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | 0,0 | 1,2 | 1,2 |
| Services externes | 0,2 | 1,1 | 1,3 | 3,0 | 2,0 | 5,0 | 0,3 | 0,0 | 0,3 | | 0,8 | 0,8 |
| Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,4 | 0,5 | | 0,4 | 0,4 | | 0,4 | 0,4 |
| Charges de services partagés | 6,2 | 8,2 | 14,4 | 6,7 | 1,7 | 8,4 | 9,7 | 3,2 | 12,9 | 9,4 | 1,3 | 10,7 |
| Technologies de l'information et des communications | 3,1 | 7,8 | 10,9 | 3,4 | 1,7 | 5,1 | 4,2 | 3,2 | 7,4 | 3,9 | 1,3 | 5,2 |
| Unités corporatives | 3,1 | 0,0 | 3,1 | 3,3 | 0,0 | 3,3 | 5,5 | | 5,5 | 5,5 | | 5,5 |
| HQ Equipement | | 0,4 | 0,4 | | | 0,0 | | | 0,0 | | | 0,0 |
| Prestations de travail aux charges | | 5,0 | 5,0 | | 1,9 | 1,9 | | 1,9 | 1,9 | | 2,1 | 2,1 |
| Total | 8,2 | 14,4 | 22,6 | 12,4 | 6,1 | 18,5 | 12,3 | 5,7 | 18,0 | 12,4 | 4,6 | 17,0 |
| ÉTC | 11 | 0 | 11 | 18 | 2 | 20 | 18 | 2 | 20 | 19 | 0 | 19 |

Demandes :

6.1 Veuillez confirmer que les montants présentés au tableau 5 de la référence (ii) incluent des coûts pour des activités qui étaient déjà réalisés, en tout ou en partie, dans la version 3 des normes CIP.

6.1.1. Dans l'affirmative, veuillez indiquer les coûts de ces activités dans la version 3 des normes.

6.1.2. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.

7. **Références :**
- (i) Pièce [B-0065](#), p. 14, tableaux 5 et 6;
 - (ii) Pièce [B-0065](#), p. 16;
 - (iii) Dossier R-3981-2016, pièces [B-0050](#), p. 35 et 36, R21.1;
 - (iv) Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 66 à 68;
 - (v) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0050](#), p. 35, R21.1.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des coûts pour la conformité aux normes CIP au tableau 5, toutes versions des normes CIP confondues. Au tableau 6, le Transporteur présente l'évolution des coûts pour la conformité aux normes CIP selon les versions 6 et 7.

(ii) « En 2018, au-delà de la poursuite des travaux relatifs à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité à la version 6 des normes CIP, le Transporteur se prépare également à se conformer à la version 7 des normes CIP, dont la norme CIP-003-7, qui a été déposée pour approbation à la FERC par la NERC le 3 mars 2017 ».

(iii) « Le Transporteur souligne qu'il ne peut isoler totalement les coûts liés à une version spécifique ».

Le Transporteur produit, par ailleurs, le tableau suivant :

Tableau R21.1
Répartition des coûts prévus d'implantation, d'application et de maintien de la conformité aux normes CIP pour les années 2016 et 2017 (M\$)

| Version (M\$) | 2016 Année de base | 2017 Année témoin |
|---------------|-----------------------|----------------------|
| V5 | 14,9 | |
| V5 et V6 | 8,5 | |
| V6 | 1,2 | 18,5 |
| Total | 24,6 | 18,5 |

(iv) Dans sa décision, la Régie se prononce, comme suit, à l'égard de l'augmentation des coûts récurrents de 9,9 M\$ par rapport à l'année autorisée 2016 :

« [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 [note de bas de page omise].

[...]

[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 après la Version 3, pour l'année autorisée, l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée ». [nous soulignons]

(v) « À cet égard, le Transporteur rappelle que la Federal Energy Regulatory Commission (« FERC ») a approuvé la version 6 des normes CIP le 21 janvier 2016. Le 25 février 2016, celle-ci émettait une ordonnance visant à retarder l'entrée en vigueur de la version 5 au 1^{er} juillet 2016 aux fins d'arrimage avec la version 6. Ainsi, depuis le 1er juillet 2016, seule la version 6 des normes CIP est en vigueur. » [nous soulignons]

Demandes :

- 7.1 Veuillez fournir le tableau 6 de la référence (i) en y ajoutant l'information relative à l'évolution des coûts pour l'année historique 2016.
- 7.2 Veuillez élaborer sur la possibilité d'ajouter deux lignes au tableau 6 correspondant respectivement aux coûts des versions V5 et V6 jusqu'à l'arrimage avec la version 6 et ceux

associés à la version V6 uniquement. Le cas échéant, veuillez indiquer, dans le tableau 6, les coûts récurrents et spécifiques des versions V5 et V6.

7.3 La Régie comprend que la version 7 des normes CIP n'a pas été approuvée par la FERC. Veuillez fournir la liste des normes visées par la « version 7 » des normes CIP de la NERC et pour lesquelles le Transporteur demande un coût spécifique de 0,5 M\$ pour l'année témoin 2018.

MASSE SALARIALE

- 8. Références :**
- (i) Pièces [B-0017](#), p. 10, tableau 3, et p. 11, tableau 4, [B-0076](#), p. 60, réponse R26.1, décision [D-2017-021](#), p. 56, tableau 7, et dossier R-3981-2016, pièce [B-0016](#), p. 16;
 - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 5, tableau 2;
 - (iii) Pièce [B-0065](#), p. 8, 20 et 23;
 - (iv) Pièce [B-0076](#), p. 58.

Préambule :

(i) Sur la base des pièces mentionnées en référence, la Régie établit le tableau ci-dessous présentant l'évolution du nombre d'ÉTC de 2016 à 2018, en fonction des nouveaux besoins exprimés par le Transporteur.

| Nombre d'effectifs (ÉTC) | 2016 <i>historique</i> | 2017 <i>de base</i> (a) | 2018 <i>témoin</i> (b) | Total cumulé 2016-2018 (a)+(b) |
|---|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Niveau d'effectifs total | 2 978 | 3 218 | 3 384 | |
| Variations attribuables aux ajustements organisationnels | (13) | | | - |
| Variations liées aux départs d'effectifs | (58) | 58 | | 58 |
| Ajout d'effectifs - maintenance additionnelle | | 39 | | 39 |
| Ajout d'effectifs - autres activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation | | 27 | 87 | 114 |
| Ajout d'effectifs - robustesse du CCR et des CT | | | 27 | 27 |
| Ajout d'effectifs - automatisme RPTC et SCADA | | 21 | 49 | 70 |
| Ajout d'effectifs - nouvelles normes et nouvelles activités | | 12 | (2) | 10 |
| Ajout d'effectifs - recours au surtemps | | 64 | | 64 |
| Autres (écart non attribuable par activité) | | 19 | 5 | 24 |

(ii) Le Transporteur présente l'évolution de sa masse salariale de 2016 à 2018. Le temps supplémentaire passe de 27,9 M\$ à 34,4 M\$ entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018, soit une augmentation de 6,5 M\$.

(iii) À la page 8, le Transporteur mentionne :

« Également, l'accroissement de la force de travail en lien avec la croissance du réseau et la mise en place des activités de support pour la réalisation des travaux entraînent une hausse des salaires de base de 27,1 M\$. »

Par ailleurs, aux pages 20 et 23, le Transporteur prévoit un budget spécifique de 8,0 M\$ pour l'année témoin 2018 pour la maintenance conditionnelle prioritaire, dont 5,5 M\$ en charges brutes directes autres que la masse salariale, de sorte à *« permettre une réalisation efficace et sécuritaire de sa maintenance et de ses travaux aux investissements »*.

(iv) *« 25.1 Veuillez préciser si les nouveaux effectifs, demandés dans les dossiers tarifaires 2015 et 2017, ont effectivement été assignés aux fonctions prévues.*

R25.1

Pour les demandes tarifaires 2015 et 2017, le Transporteur constate que la majorité des embauches ont été effectuées pour réaliser les activités de natures opérationnelles. Ces ressources ont été assignées aux fonctions prévues, notamment les activités de maintenance, les interventions ciblées et de réhabilitation ainsi que les activités en lien avec les budgets spécifiques.

Le Transporteur conclut que la majorité des ressources additionnelles pour la période 2015-2017 ont travaillé aux activités identifiées dans les dossiers tarifaires antérieurs.

25.1.1 Dans la négative, veuillez expliquer les écarts significatifs entre les assignations réelles et celles demandées, en s'appuyant, au besoin, sur les hausses d'effectifs par unité et/ou direction.

R25.1.1

Sans objet. »

Demande :

8.1 La Régie s'interroge sur l'augmentation globale, entre 2016 et 2018, de 202 ÉTC pour des nouveaux besoins dont la cause n'est pas précisée (114 ÉTC pour les autres activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation, 64 ÉTC pour la réduction du recours au temps supplémentaire et 24 ÉTC non attribuable par besoin) (référence (i)).

Veillez justifier davantage sur les nouveaux besoins de 202 ÉTC et de 6,5 M\$ de temps supplémentaire (référence (ii)) constatés par la Régie. Veuillez, notamment, préciser si ces besoins sont attribuables à la croissance du réseau, au vieillissement du réseau, à de nouvelles stratégies, à de nouveaux projets ou à l'accroissement du volume de transit sur le réseau.

CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0076](#), p. 68;
 - (ii) Pièce [B-0020](#), p. 4 à 6;
 - (iii) Dossier R-4013-2017, pièce [B-0004](#), p. 12.

Préambule :

(i) « 31.2 Veuillez justifier le changement de base de facturation pour le « Service de développement TIC » entre les références (i) et (ii).

R31.2

Jusqu'en 2015, la VPTIC agissait à titre de prestataire de services pour les différents projets réalisés par les divisions d'Hydro-Québec. Une facturation basée sur le nombre d'heures travaillées permettait de bien refléter les coûts engagés par la VPTIC.

À la suite de la centralisation des activités de télécommunications et de technologies de l'information de l'entreprise, la VPTIC a revu son inducteur de facturation des services de développement TIC.

Ainsi, étant donné que la VPTIC gère l'ensemble du portefeuille de projets des divisions, tant au niveau des heures travaillées que des acquisitions de biens et services, les services de développement TIC sont planifiés et facturés sur la base des coûts par projet.

31.3 Veuillez expliquer la hausse des revenus du « Service de développement TIC » à la référence (i).

R31.3

Entre 2016 et 2018, les revenus du Service de développement TIC progressent de 85 M\$, dont 42 M\$ en provenance du Transporteur. Cette variation résulte essentiellement de la centralisation des activités TIC de l'entreprise et de l'augmentation de besoins des clients, dont la réalisation des projets "Mise en place des fondations technologiques – OptiCT", "Remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données" et "Isolation du domaine électrique" pour le Transporteur. » [nous soulignons]

(ii) La vice-présidence Technologies de l'information et des communications (VPTIC) présente, aux tableaux 1 à 3, les revenus de la VPTIC en provenance des clients réglementés, par produits et services, de 2016 à 2018. Les revenus proviennent de huit produits et services. Entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018, les revenus du « Service de développement TIC » passent de 23,6 M\$ à 65,6 M\$ (+ 42,0 M\$, soit + 178,0 %).

(iii) « Investissements réalisés en 2016
[...]

report d'activités informatiques pour 18 M\$ à la suite du transfert en 2016 des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications, afin d'assurer une utilisation optimale des actifs en technologie de l'information et une révision de la stratégie d'acquisition de services. »

Demandes :

9.1 Veuillez ventiler la hausse de 42 M\$ du Service de développement TIC pour le Transporteur selon les projets, les budgets spécifiques et les autres besoins concernés, et expliquer les nouveaux éléments tels l'« Isolation du domaine électrique ».

9.2 Veuillez préciser la part de l'augmentation de 42 M\$, attribuable à la centralisation des activités TIC d'Hydro-Québec.

10. Référence : Pièce [B-0076](#), p. 69.

Préambule :

« 32.1 Veuillez présenter les volumes afférents au service d'approvisionnement sur une base comparable de facturation pour la période de 2017 à 2018 ("Heures" ou "Dollars d'engagements").

R32.1

Les dollars d'engagements 2017 et 2018 afférents à la facturation du service Approvisionnement sont présentés au tableau suivant. »

Tableau R32.1
Base de facturation comparative – Service Approvisionnement

| Base de facturation | Distributeur | Transporteur | Hydro-Québec | Ratio Réglementés / Hydro-Québec |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|--|
| Dollars d'engagements 2017 | 567 736 586 | 229 145 038 | 2 324 927 862 | 34,3% |
| Dollars d'engagements 2018 | 587 700 412 | 460 559 070 | 3 047 968 607 | 34,4% |

Demandes :

10.1 Veuillez préciser la notion de « dollars d'engagements ».

10.2 Veuillez élaborer sur les raisons justifiant la hausse des dollars d'engagements entre 2017 et 2018.

11. **Référence :** Pièce [B-0076](#), p. 70.

Préambule :

« 33.1 Veuillez justifier la hausse des revenus facturés au Transporteur par l'unité "Sécurité corporative" entre 2016 et 2018.

R33.1

La hausse de 4,4 M\$ des services de sécurité corporative facturés au Transporteur résulte essentiellement des modifications à la norme ASC 715 relative aux avantages sociaux futurs et de nouvelles exigences de la NERC (normes de protection des infrastructures critiques, ou normes CIP).

33.2 Veuillez indiquer comment est établie la base de facturation de l'unité "Sécurité corporative".

R33.2

Les services de sécurité corporative comprennent la protection du personnel, des installations physiques et informationnelles ainsi que des autres biens de l'entreprise contre les risques, menaces, dangers, sinistres et situations exceptionnelles qui pourraient survenir dans le cadre de ses activités.

Les services spécifiques à la sécurisation de certaines installations sont facturés au propriétaire de l'installation sécurisée alors que les services communs sont facturés aux clients sur une base d'effectifs (ÉTC) ou selon une cote de criticité attribuée à chacune des installations desservies. »
[nous soulignons]

Demande :

11.1 Veuillez présenter le détail du calcul des montants facturés au Transporteur pour les services de sécurité corporative pour l'année de base 2017 et l'année témoin 2018.

12. Référence : Pièce [B-0076](#), p. 74.

Préambule :

« Le tableau suivant présente l'évolution 2016-2018 des revenus des principaux fournisseurs internes en provenance du Transporteur. »

Tableau R35.1B
Évolution des revenus facturés au Transporteur

| Évolution des revenus facturés au Transporteur | Principaux fournisseurs internes | | | |
|---|----------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|
| | CSP | VPTIC | Unités corpo | Total |
| Revenus réels 2016 | 95,4 | 173,3 | 75,7 | 344,4 |
| | <small>tableau 12</small> | <small>tableau 1</small> | <small>tableau 20</small> | |
| pl : Inflation | 3,9 | 6,4 | 2,7 | 13,0 |
| ms : Efficience réelle et prévue | -5,9 | -21,7 | -6,4 | -34,0 |
| pl : Avantages sociaux futurs | 3,4 | 4,5 | 6,2 | 14,1 |
| pl : Croissance des besoins | 4,6 | 49,1 | 3,5 | 57,2 |
| Grilles tarifaires 2018 | 101,4 | 211,6 | 81,7 | 394,7 |
| | <small>tableau 14</small> | <small>tableau 3</small> | <small>tableau 22</small> | |

Demande :

12.1 Veuillez ventiler la croissance des besoins de 57,2 M\$ du Transporteur, selon les projets d'investissements, les budgets spécifiques et les autres besoins concernés. Veuillez élaborer sur chacun de ces éléments.

AUTRES CHARGES

RETRAITS D'ACTIFS

13. Références : (i) Décision [D-2009-015](#), p. 31;
 (ii) Rapport annuel 2016 du Transporteur, [HQT-3, doc. 2](#), p. 14 ;
 (iii) Pièce [B-0021](#), p. 10.

Préambule :

(i) « Pour les prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de présenter, à l'appui de sa projection, un suivi des retraits d'actifs effectués sur 5 années réelles, en présentant le détail des principaux retraits d'actifs passés et les justifications correspondantes. »

(ii) Le tableau 14 présente la comparaison des retraits d'actifs réels de 2016 à ceux autorisés par la Régie selon la décision D-2016-029.

Tableau 14
Retraits d'actifs 2016 (M\$)

| | D-2016-029 | Réel | Écart |
|-----------------------------|-------------|-------------|---------------|
| Retraits de nature courante | 57,7 | 48,1 | (9,6) |
| Autres retraits | 10,0 | 0,2 | (9,8) |
| Total | 67,7 | 48,3 | (19,4) |

(iii)

Tableau 6
Retraits d'actifs et mises en service (M\$)

| | | | | | | Année de base | Année témoin |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Retraits de nature courante | 45,2 | 45,4 | 40,2 | 43,2 | 42,7 | 42,9 | 51,6 |
| Autres retraits | 21,0 | 4,0 | 24,4 | 3,9 | 0,2 | 10,0 | 10,0 |
| Retraits totaux | 66,2 | 49,4 | 64,6 | 47,1 | 42,9 | 52,9 | 61,6 |
| Mises en service ne générant pas de revenus additionnels | 668,6 | 747,8 | 742,6 | 1 046,0 | 1 052,8 | 1 250,3 | 1 289,7 |
| Remplacement disjoncteurs de modèle PK | | | | | (96,6) | (358,3) | (5,8) |
| Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'île | | | | | | | (318,4) |
| Mises en service ne générant pas de revenus additionnels - Ajustées | 668,6 | 747,8 | 742,6 | 1 046,0 | 956,2 | 892,0 | 965,5 |
| Mises en service générant des revenus additionnels | 373,0 | 653,5 | 1 043,7 | 722,6 | 35,0 | 904,2 | 860,9 |
| Contributions internes | (30,4) | 58,1 | 59,1 | 95,7 | 285,1 | 9,2 | 159,1 |
| Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'île | | | | | | | (551,0) |
| Mises en service générant des revenus additionnels - Ajustées | 342,6 | 711,6 | 1 102,8 | 818,3 | 320,1 | 913,4 | 469,0 |
| Total des MES - Ajustées | 1 011,2 | 1 459,4 | 1 845,4 | 1 864,3 | 1 276,3 | 1 805,4 | 1 434,5 |
| Ratio Pérennité | | | | | | | |
| Retraits de nature courante - Pérennité / mises en service ne générant pas de revenus additionnels | 6,4% | 5,8% | 5,3% | 4,0% | 4,3% | N/D | 5,2% |
| Ratio Croissance | | | | | | | |
| Retraits de nature courante - Croissance / mises en service générant des revenus additionnels | 0,8% | 0,2% | 0,1% | 0,2% | 0,4% | N/D | 0,3% |

Demandes :

- 13.1 Veuillez confirmer que les montants des années 2012-2016, pour les retraits de nature courante de la référence (iii), représentent les montants réels conformément à la décision D-2009-015 de la référence (i).
- 13.2 Veuillez concilier les montants de 48,1 M\$ de la référence (ii) et de 42,7 M\$ de la référence (iii), les deux références présentant les retraits de nature courante réel pour l'année 2016.

BASE DE TARIFICATION

RÉVISIONS DES DURÉES DE VIE UTILE

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0023](#), p. 27.
 - (ii) Pièce [B-0023](#), p. 27, dossier R-3981-2016, pièce [B-0019](#), p. 26, dossier R-3934-2015, pièce [B-0017](#), p. 27, dossier R-3903-2014, pièce [B-0075](#), p. 23, dossier R-3823-2012, pièce [C-HQT-0030](#), p. 21.

Préambule :

- (i) Le tableau 25 présente l'impact des révisions des durées de vie utile sur la charge d'amortissement

Tableau 25
Impact des révisions des durées de vie utile sur la charge d'amortissement

| Catégorie et désignation | Année du changement | Ancienne durée de vie utile | Nouvelle durée de vie utile | Impact sur la charge d'amortissement (M\$) | | |
|---------------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|--------------------|-------------------|
| | | | | Année historique 2016 | Année de base 2017 | Année témoin 2018 |
| Câbles de garde à fibre optique | 2016 | 35 | 40 | (1,8) | (2,2) | (2,2) |
| Liaison hertzienne | 2016 | 12 | 15 | (0,5) | (1,9) | (1,5) |
| Équipement de commutation | 2016 | 5 | 6 | (0,4) | (1,2) | (0,5) |
| Isolateur | 2017 | 40 | 60 | | (11,1) | (11,0) |
| Hauban et ancrage | 2017 | 50 | 60 | | (4,4) | (4,4) |
| Câble de garde | 2017 | 50 | 60 | | (1,9) | (1,9) |
| Multiplex numérique | 2017 | 10 | 15 | | (5,0) | (4,1) |
| Autocommutateur | 2017 | 6 | 12 | | (0,2) | (0,2) |
| Routeurs IP/MPLS | 2017 | 10 | 8 | | 1,0 | 1,3 |
| Total | | | | (2,7) | (26,9) | (24,5) |

(ii) La Régie établit, sur la base des pièces en référence, le tableau suivant :

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

| | 2012 Historique | 2013 Historique | 2014 Historique | 2015 Historique | 2016 Historique | 2017 Base | 2018 Témoin | Moyenne 2012-2016 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------|----------------|----------------------|
| Variation de la charge d'amortissement | (1,3) | 0,2 | - | (2,3) | (2,7) | (26,9) | (24,5) | (1,2) |

Demandes :

- 14.1 La Régie constate que l'impact des durées de vie utile sur la charge d'amortissement pour l'année témoin 2018 est inférieur de 23,3 M\$ à la moyenne historique des années 2012 à 2016 et de 25,7 M\$ pour l'année de base 2017. Veuillez justifier la variation des impacts pour les années de base 2017 et témoin 2018.
- 14.2 Veuillez confirmer que l'impact de (24,5) M\$ pour l'année témoin 2018 comprend seulement les révisions des durées de vie utile survenues au cours des années 2017 et antérieures, sans prise en compte des révisions de durées de vie utile prévues en 2018.
- 14.3 Le cas échéant, veuillez fournir pour l'année témoin 2018, une estimation des impacts sur la charge d'amortissement des révisions des durées de vie utile, prévues en 2018.

FACTEUR DE GLISSEMENT

15. Référence : Pièce [B-0076](#), p. 86 et 87.

Préambule :

« 41. **Références :** (i) Pièce B-0023, p. 19 ;
(ii) Pièce B-0023, p. 20, tableau 19 ;
(iii) Pièce B-0023, p. 20.

(i) « Pour l'année 2018, le Transporteur considère, de façon ponctuelle, une nouvelle composante du facteur de glissement en lien avec des contraintes de flexibilité opérationnelle qui pourrait avoir un impact sur la réalisation des mises en service de l'année ».

(ii) Le Transporteur indique une réduction de 150 M\$ des mises en service prévues de l'année témoin 2018 pour tenir compte de l'impact des contraintes de flexibilité opérationnelle.

(iii) « De plus, les mises en service intègrent un juste équilibre entre les impératifs d'affaires du Transporteur et les contraintes liées à la flexibilité opérationnelle, notamment en termes d'évolution des relations de travail, de plages de retraits disponibles sur le réseau, afin d'arrimer ceux-ci avec les dates et la durée des travaux, et d'indisponibilités forcées qui surviennent lors de

l'exécution de travaux obligeant un réajustement de la planification du calendrier ». [nous soulignons]

Demandes :

41.1 Veuillez préciser si d'autres contraintes de flexibilité opérationnelle que celles indiquées à la référence (iii) et qui permettent une réduction ponctuelle de 150 M\$ des mises en service prévues de l'année témoin 2018 sont prises en compte pour évaluer l'impact des contraintes de flexibilité opérationnelle. Le cas échéant, veuillez préciser.

R41.1

Le Transporteur précise que le contexte évolutif quant à la sollicitation accrue du réseau à certains moments de l'année et de la journée ainsi que le vieillissement de ses actifs suggérant plus d'interventions sur ces actifs (maintenance préventive ainsi que corrective et remplacements d'équipements) requiert plus de flexibilité opérationnelle dans un contexte de disponibilité de plages de retraits plus limitées. En plus des éléments de preuves cités en (iii), les éléments ciblés par la flexibilité opérationnelle sont entre autres :

- *Les 4 modes de mise en route en projets comme décrit à la réponse à la question 4.1;*
- *Les stratégies de dotation en fonction du modèle d'affaires (permanent, temporaire, permanent saisonnier);*
- *L'utilisation du temps supplémentaire;*
- *L'évolution des relations de travail :*

Les pistes d'amélioration concernant notre flexibilité opérationnelle traitent par exemple de la mobilité provinciale du personnel d'équipes dédiées, d'horaires de travail (modulation saisonnière, horaires à plus grande amplitude, etc.) et de méthodes de travail.

Pour ces différentes considérations, le Transporteur a jugé prudent de considérer un risque potentiel sur la réalisation des mises en service en établissant un facteur de glissement de 150 M\$ pour l'année témoin 2018.

[...]

41.3 Veuillez préciser si cette nouvelle composante du facteur de glissement est en lien avec les nouvelles mesures mises en place afin d'améliorer la prévision. Le cas échéant, veuillez élaborer.

R41.3

Le Transporteur précise que cette nouvelle composante est ponctuelle pour l'année 2018. Par conséquent, les nouvelles mesures mises en place afin d'améliorer la prévision permettront d'atténuer les impacts des différents éléments de la flexibilité opérationnelle mentionnés à la réponse de la question 41.1. » [nous soulignons]

Demandes :

15.1 Veuillez élaborer sur le caractère ponctuel de la composante en lien avec des contraintes de flexibilité opérationnelle pour l'année 2018.

15.2 Veuillez préciser si le Transporteur anticipe que les éléments énumérés en référence, sur les contraintes liées à la flexibilité opérationnelle, soient aussi présents pour les années à venir et qu'il doive ainsi en tenir compte dans l'évaluation des prochains facteurs de glissement.

- 16. Références :** (i) Pièce [B-0076](#), p. 89 à 91;
 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce [A-0042](#), p. 70.

Préambule :

(i) Le Transporteur applique un facteur de glissement de 525 M\$ à des mises en service initialement prévues à un niveau de 2 676 M\$, pour une évaluation de 2 151 M\$ aux fins du présent dossier tarifaire.

Tableau 19
Facteurs de glissement appliqués pour les années témoins 2017 et 2018 (M\$)

| Mises en service | Année témoin 2017 | Année témoin 2018 | Impact contraintes de flexibilité opérationnelle | Année témoin 2018 net de l'impact des contraintes de flexibilité opérationnelle |
|--|----------------------|----------------------|---|--|
| Mises en service prévues | 2 786 | 2 676 | | |
| Facteur de glissement | (800) | (525) | (150) | (375) |
| En % | -29% | -20% | -6% | -14% |
| Mises en service prévues dans les demandes tarifaires | 1 986 | 2 151 | | |

Il précise que la portion du facteur de glissement attribuable aux projets majeurs est de 70 M\$ et que le total de leurs mises en service prévue s'élève à 1 321 M\$. Le Transporteur considère que ces projets majeurs ont une forte probabilité de réalisation.

(ii) « Par ailleurs, on constate que bon an, mal an, nos grands projets rencontrent certains problèmes au cours de la réalisation des activités année pour année, et on peut mettre un facteur correspondant aux tendances historiques de ces projets-là, donc de dire, si j'anticipe cent dix millions (110 M\$) d'activités en deux mille quatorze (2014), mes tendances me disent que probablement on va réaliser de l'ordre de cent millions (100 M\$) d'investissement. Alors, on tient compte d'un facteur de moins dix millions (-10 M\$). Les projets comme tels, à la pièce, vont s'additionner puis donner cent dix millions (110 M\$). Il y aura un facteur ensuite, une réserve proportionnelle au comportement historique de ces projets-là. »

Demandes :

- 16.1 Veuillez énumérer les projets dont une mise en service était initialement prévue dans le montant de 2 676 M\$ et a fait l'objet d'un report inclus dans le facteur de glissement, évalué à 525 M\$. Veuillez préciser le montant lié au report associé à chacun de ces projets.
- 16.2 Veuillez préciser si la portion du facteur de glissement attribuable aux projets majeurs a été estimée selon l'approche citée à la référence (ii). Dans la négative, veuillez élaborer sur l'approche désormais utilisée.
- 16.3 Veuillez élaborer sur la tendance historique ayant servi à l'établissement du facteur de glissement de 70 M\$, considérant que ce dernier montant représente 5 % des mises en service initialement prévues pour ces projets ($70 \text{ M}\$/ (1\,321 \text{ M}\$ + 70 \text{ M}\$) = 5 \%$).

17. Référence : Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 5.

Préambule :

« Les montants assumés par le Transporteur ne peuvent donc pas excéder le maximum établi, et dans le cas du projet de raccordement des centrales du complexe la Romaine ce montant est de 923,8 M\$ tel que mentionné plus haut.

Il faut donc mettre en place un mécanisme qui permet de ne pas dépasser ce montant maximum sans modifier les termes de l'Entente déjà conclue entre le Transporteur et le Producteur dans le cadre du projet d'intégration de la production des centrales du complexe la Romaine.

À cet effet, les intervenants proposent de considérer tout excédent au montant maximum comme un compte à recevoir, pour lequel la clientèle n'a pas à supporter les coûts de financement, et de créditer la base de tarification de ce même montant. Selon l'AQCIE et le CIFQ, cette proposition permet de respecter les exigences des Tarifs et conditions de n'excéder en aucun cas le montant maximum, est conforme aux principes réglementaires et prévient l'iniquité que subiraient autrement les clients du Transporteur à compter de l'année 2018.

Cette solution a pour effet de diminuer les revenus requis du Transporteur de quelque 55,7 M\$ pour l'année 2018. » [nous soulignons]

Demande :

- 17.1 Veuillez commenter la proposition de l'intervenant, relative à la création d'un compte à recevoir.

BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

- 18. Références :**
- (i) Pièce [B-0033](#), p. 8;
 - (ii) Pièce [B-0034](#), p. 7;
 - (iii) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0093](#), p. 6.

Préambule :

(i) « Depuis le dépôt du dossier R-3981-2016, le Transporteur a signé les conventions de service de transport ferme à long terme de point à point suivantes :

- Une convention de service de 100 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau de l'Ontario et le réseau de la Nouvelle-Angleterre couvrant une période d'une durée de cinq ans commençant le 1^{er} novembre 2017;
- Une convention de service de 41 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau Énergie La Lièvre s.e.c. et le réseau de la Nouvelle-Angleterre couvrant une période de cinq ans commençant le 1^{er} avril 2018;
- Une convention de service de 16 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau Énergie La Lièvre s.e.c. et le réseau de la Nouvelle-Angleterre couvrant une période de cinq ans commençant le 1^{er} avril 2018. » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente ses prévisions des besoins des clients autres que le Producteur.

« Prévission des besoins des autres clients de 538 MW pour l'année 2018 :

273 MW concernant les réservations de 4 MW et de 11 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018, les réservations de 13 MW et 33 MW s'appliquant jusqu'en décembre 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2022 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2018 pour laquelle le Transporteur anticipe un renouvellement, pour livraison à NE.

- Prévission des besoins des autres clients de 538 MW pour l'année 2018 :
 - 265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS. » [nous soulignons]

(iii) Dans le cadre du dossier R-3981-2016, le Transporteur basait sa prévision des besoins de transport des clients autres que le Producteur, de la manière suivante :

« *Prévision des besoins des autres clients de 537*MW pour l'année 2017 :*

- *272 MW concernant les réservations de 17 MW et de 43 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2017 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2018, pour livraison à NE.*
- *265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS. » [nous soulignons]*

La Régie comprend que :

- Les réservations de 4 MW et 11 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018 (référence (ii)) correspondent aux mois de janvier à mars 2018 des réservations de 17 MW et 43 MW citées à la référence (iii).
- Les réservations de 13 MW et 33 MW (référence (ii)) correspondent aux mois d'avril à décembre des conventions de 16 MW et 41 MW citées à la référence (i).

Demande :

18.1 Veuillez valider la compréhension de la Régie.