

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2018-021

R-4012-2017

6 mars 2018

PRÉSENTS :

Marc Turgeon
Françoise Gagnon
Louise Pelletier
Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2018

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);

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC).

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	6
LISTE DES FIGURES	8
LEXIQUE	9
ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS	11
LISTE DES DÉCISIONS CITÉES	12
1. INTRODUCTION	15
2. AJUSTEMENTS ORGANISATIONNELS ET CODE DE CONDUITE	16
3. EFFICIENCE	19
3.1 Mesure globale de l'efficience	19
3.2 Développement d'un indicateur IF de seconde génération	22
3.3 Analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans.....	27
4. INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS	48
4.1 Indicateurs de performance	48
4.2 Objectifs corporatifs.....	52
5. BALISAGE	54
6. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES	55
6.1 Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie	55
6.2 Modalités de disposition du compte d'écart ASC 715	56
6.3 Mécanisme réglementaire advenant le cas où le test de la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations excèderait 50 ans.....	57
7. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	58
7.1 Évolution des dépenses.....	58
7.2 Impacts des modifications aux méthodes comptables qui découlent de la norme ASC 715	59
7.3 Charges nettes d'exploitation	61
7.4 Autres charges	109
7.5 Comptes d'écarts et comptes de frais reportés	115

7.6	Frais corporatifs et intérêts reliés au remboursement gouvernemental	115
7.7	Facturation externe.....	115
8.	BASE DE TARIFICATION.....	116
8.1	Évolution de la base de tarification 2016-2018.....	116
8.2	Immobilisations corporelles en exploitation.....	117
8.3	Actifs incorporels, autres actifs et fonds de roulement.....	118
8.4	Suivi des mises en service	119
8.5	Révision des durées de vie utile	137
8.6	Fiabilité des projections	138
8.7	Conclusion sur la base de tarification	142
9.	POLITIQUE FINANCIÈRE	143
9.1	Structure du capital et taux de rendement des capitaux propres	143
9.2	Coût de la dette.....	143
9.3	Coût moyen pondéré du capital.....	145
9.4	Coût moyen pondéré du capital prospectif.....	145
10.	REVENUS REQUIS	145
11.	PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....	147
11.1	Conception et démarche de planification du réseau	147
11.2	Évolution du réseau et état de la transformation des postes	150
12.	COMMERCIALISATION ET BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT	151
12.1	Commercialisation	151
12.2	Besoins des services de transport	155
13.	RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE	162
14.	TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT.....	162
14.1	Tarifification des services de transport.....	162
14.2	Ajouts au réseau de transport.....	166
14.3	Tarifs et conditions.....	173
15.	CONFIDENTIALITÉ	174
DISPOSITIF	174

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2016-2018	59
Tableau 2	Quote-part du coût des ASF du Transporteur avant et après les modifications à l'ASC 715 (M\$)	60
Tableau 3	Ajustement des données de l'année autorisée 2017	63
Tableau 4	Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique	64
Tableau 5	Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique de la Régie	66
Tableau 6	Évolution des budgets spécifiques	67
Tableau 7	Évolution des coûts – conformité aux normes CIP selon les versions 6 et 7 (M\$)	68
Tableau 8	Activités récurrentes pour le maintien de la conformité à l'ensemble des normes CIP à l'année témoin 2018	69
Tableau 9	Évolution des coûts de maintenance directs	77
Tableau 10	État d'avancement de la mise en oeuvre de la maintenance additionnelle au 30 septembre 2017	78
Tableau 11	Évolution des charges brutes directes 2015-2018	83
Tableau 12	Évolution des ÉTC par groupes d'emplois	85
Tableau 13	Évolution des ÉTC	85
Tableau 14	Évolution du coût unitaire estimé d'un ÉTC 2016-2018	86
Tableau 15	Évolution du nombre d'effectifs (ÉTC)	88
Tableau 16	Évolution des Autres charges directes de 2015 à 2018	90
Tableau 17	Évolution des Autres charges directes 2008-2018	92
Tableau 18	Évolution des charges de services partagés pour la période 2015-2018	94
Tableau 19	Produits et services à forfait et à la consommation	97
Tableau 20	Évolution des revenus et coûts complets des fournisseurs internes	98
Tableau 21	Évolution des revenus facturés au Transporteur	98

Tableau 22	Coûts du projet OptiCT facturés au Transporteur par la VPTIC	100
Tableau 23	Base de facturation comparative – Service Approvisionnement	102
Tableau 24	Détail des charges prévues pour le Transporteur pour les services de sécurité corporative	103
Tableau 25	Évolution 2014-2018 de la facturation au Transporteur du service de Sécurité corporative.....	103
Tableau 26	Achats de services de transport (M\$).....	109
Tableau 27	Évolution de l’amortissement pour la période de 2016 à 2018.....	113
Tableau 28	Évolution de la base de tarification sur la période de 2016 à 2018.....	116
Tableau 29	Évolution de la base de tarification pour la période de 2016 à 2018	117
Tableau 30	Mises en service de projets majeurs à forte probabilité de réalisation 2018 (M\$)	120
Tableau 31	Mises en service du Projet la Romaine	134
Tableau 32	Écarts de prévision associés à la base de tarification	140
Tableau 33	Évolution des revenus requis pour la période de 2016 à 2018.....	146
Tableau 34	Solde du compte d’écarts (M\$)	161
Tableau 35	Tarifs 2017 et Tarifs proposés.....	163
Tableau 36	Évolution du tarif point à point de long terme et de la facture de la charge locale	164
Tableau 37	Contributions maximales pour l’année 2018 pour les postes de départ et le réseau collecteur	168
Tableau 38	Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l’année 2018	170

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Taux de défaillance annuel en fonction de la réalisation de la maintenance (EPRI).....	29
Figure 2	Disponibilité pour la maintenance et les projets	41

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
APRA	avantages postérieurs à la retraite autres
ASF	avantages sociaux futurs
BPWG	Best Practice Working Group
CCR	centre de conduite du réseau
CER	comptes d'écarts et de reports
CGAT	Centre de gestion des activités de transport
CHI	Client-heure-interrompu
CIP	Critical Infrastructure Protection
CLT	capacité limite de transformation
CNE	charges nettes d'exploitation
COPE	Committee on Performance Excellence
CRT	Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée
CSP	Centre de services partagés
CT	centres de téléconduite
DIR	Détecteur d'Instabilité de Réseau
ÉLL	Énergie La Lièvre s.e.c.
EPRI	Electric Power Research Institute
ÉTC	équivalent temps complet
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
HQÉ	Hydro-Québec Équipement
IC	Indice de continuité
IESO	Independant Electric System Operator
IÉSP	Innovation, équipement et services partagés
IF	indisponibilités forcées

IPC	indice des prix à la consommation
IREQ	Institut de recherche d'Hydro-Québec
MAIS	Manœuvre Automatique d'Inductance Shunt
MALT	mises à la terre
MES	mises en service
MGA	Modèle de gestion des actifs
NAESB	North American Energy Standards Board
NERC	North American Electric Reliability Corporation
NPCC	Northeast Power Coordinating Council
OASIS	Open Access Same-Time Information System
PMBD	Preventative Maintenance Basis Database
POC	plan opérationnel consolidé
RTA	Rio Tinto Alcan inc.
SCADA	systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport
SCHM	Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan
TIC	Technologies de l'information et des communications
TSO	Transmission System Operation
VPTIC	Vice-présidence Technologies de l'information et des communications
ZAL	zones d'accès limité

ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

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

LISTE DES DÉCISIONS CITÉES

Décision	Dossier	Nom du dossier
D-2002-95	R-3401-98	Demande relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
D-2005-50	R-3549-2004 Phase 1	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2005
	R-3557-2004 Phase 1	Demande d'autorisation du budget des investissements 2005 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$
D-2006-76	R-3594-2005	Détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers
D-2007-08	R-3605-2006	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2007
D-2008-019	R-3640-2007	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2008
D-2008-036	R-3626-2007	Demande amendée portant sur la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité relative à la contribution maximale du Transporteur aux coûts du poste de départ de la centrale hydroélectrique Magpie
D-2009-015	R-3669-2008 Phase 1	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2009
D-2010-003	R-3716-2009	Demande du Transporteur relative au projet de remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe hydroélectrique Manic-5
D-2010-032	R-3706-2009	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2010
D-2010-087	R-3636-2007	Demande d'Énergie La Lièvre s.e.c. portant sur la détermination du statut de transporteur auxiliaire
D-2010-165	R-3742-2010	Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité – Projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec
D-2011-039	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2011
D-2011-083	R-3757-2011	Demande du Transporteur relative au projet de raccordement des

Décision	Dossier	Nom du dossier
		centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport
D-2011-083 Motifs	R-3757-2011	Demande du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport
D-2012-059	R-3777-2011	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2012
D-2012-151	R-3810-2012	Demande du Transporteur relative au projet de réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan
D-2013-026	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
D-2013-026R	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
D-2013-130	R-3849-2013	Demande du Transporteur relative au remplacement du groupe convertisseur au poste de la Madawaska et travaux connexes
D-2013-167	R-3847-2013	Demande du Transporteur relative au projet d'addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand
D-2014-034	R-3842-2013	Demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement
D-2014-035	R-3823-2012	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014
D-2014-083	R-3876-2014	Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour le remplacement des systèmes de démarrage et de systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste de Duvernay
D-2014-145	R-3892-2014	Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et la Société Rio Tinto Alcan Inc.
D-2015-004	R-3914-2014	Demande du Transporteur relative au remplacement et à la remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis
D-2015-017	R-3903-2014	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2015
D-2015-018	R-3905-2014	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016

Décision	Dossier	Nom du dossier
D-2015-209	R-3888-2014 Phase 1	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
D-2016-029	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
D-2016-046	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
D-2016-093	R-3956-2015	Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipement au poste des Cantons
D-2016-127	R-3830-2012	Demande d'approbation des exigences techniques de raccordement au réseau de transport d'Hydro-Québec
D-2017-021	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017
D-2017-049	R-3981-2016 Phase 1	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017
D-2017-065	R-3984-2016	Demande de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité avec Rio Tinto Alcan inc.
D-2017-085	R-4012-2017	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2018
D-2017-088	R-3995-2016	Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au projet de renforcement du réseau régional de transport de Sherbrooke et de construction de lignes d'alimentation
D-2017-090	R-4006-2017	Demande du Transporteur pour 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
D-2017-107	R-4012-2017	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2018
D-2017-125	R-4009-2017	Demande relative aux modifications de conventions comptables ASC 715, Compensation Retirement Benefits et pour la création de comptes d'écarts
D-2017-128	R-3981-2016 Phase 2	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017
D-2017-138	R-4012-2017	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2018

1. INTRODUCTION

[1] Le 1^{er} août 2017, 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*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2018 (la Demande).

[2] Le 9 août 2017, la Régie rend sa décision procédurale D-2017-085 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention. L'avis public est publié ce même jour.

[3] Le 21 septembre 2017, la Régie rend sa décision procédurale D-2017-107 portant sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation, le calendrier de traitement et l'ordonnance de confidentialité.

[4] Le 22 septembre 2017, une séance de travail regroupant les participants du dossier tarifaire R-3981-2016 se tient dans les locaux de la Régie.

[5] Le 16 octobre 2017, le Transporteur dépose, en suivi de la décision D-2017-107, une demande amendée ainsi que des pièces révisées de sa preuve.

[6] L'audience relative à la Demande se tient entre les 24 et 30 novembre 2017.

[7] Le 28 novembre 2017, le Transporteur dépose une demande ré-amendée.

[8] Le 4 décembre 2017, le Transporteur dépose sa réplique.

[9] Le 13 décembre 2017, le Transporteur dépose une demande interlocutoire visant à déclarer provisoires les tarifs proposés des services de transport d'électricité pour l'année 2018, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier. Il produit également les pièces révisées découlant de la mise à jour du coût du capital.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

[10] Le 14 décembre 2017, la Régie rend sa décision D-2017-138 sur la demande interlocutoire du Transporteur.

[11] La présente décision porte sur la demande de modification des tarifs et conditions des services de transport à compter du 1^{er} janvier 2018.

2. AJUSTEMENTS ORGANISATIONNELS ET CODE DE CONDUITE

[12] Le Transporteur mentionne avoir informé la Régie, le 22 juin 2017, dans le cadre d'un suivi administratif, des ajustements organisationnels suivants :

- 5 juin 2017 : Création de la direction principale – Évolution des automatismes et systèmes de conduite du réseau à Hydro-Québec TransÉnergie (TransÉnergie), dans la perspective de réalisation de projets structurants du Transporteur liés au remplacement des automatismes de sauvegarde (RPTC) et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport (SCADA);
- 5 juin 2017 : Rattachement de la direction – Commercialisation et affaires réglementaires à la présidence de TransÉnergie;
- 5 juin 2017 : Création de la direction – Gouvernance et stratégies d'affaires relevant de la présidence de TransÉnergie;
- Création à venir, au cours de l'automne 2017, de la direction – Environnement, rattachée à la vice-présidence Affaires corporatives et secrétariat général d'Hydro-Québec, qui regroupera toutes les ressources en environnement de l'entreprise, incluant celles du Transporteur.

[13] Le Transporteur dépose également les organigrammes suivants :

- organigramme détaillé de TransÉnergie au 10 juillet 2017;
- organigramme sommaire de la haute direction d'Hydro-Québec au 5 juin 2017;
- organigramme des participations d'Hydro-Québec – 1^{er} et 2^e rangs au 31 décembre 2016.

[14] En réponse à une demande de renseignements (DDR), le Transporteur produit un organigramme détaillé de la Direction générale d'Hydro-Québec au 11 septembre 2017².

[15] Il soutient que les impacts liés aux ajustements organisationnels réalisés au sein de la division de TransÉnergie ont été pris en compte dans ses revenus requis pour l'année de base 2017 et l'année témoin 2018. Il précise que ceux liés à la création à venir de la direction – Environnement rattachée à la vice-présidence Affaires corporatives et secrétariat général d'Hydro-Québec n'étaient pas connus au moment du dépôt de sa preuve.

[16] Par ailleurs, le Transporteur propose des modifications à son code de conduite (le Code de conduite) et à la procédure d'examen des plaintes des clients de TransÉnergie en vue de refléter la désignation du directeur Gouvernance et stratégies d'affaires comme responsable de l'application du Code de conduite ainsi que de l'accueil et du traitement des plaintes³.

[17] À cet égard, le Transporteur confirme que la responsabilité de l'application du Code de conduite incombe à la direction – Gouvernance et stratégies d'affaires depuis le 20 juin 2017⁴.

[18] Toutefois, lors de l'audience, à la suite des préoccupations formulées par la Régie⁵, le Transporteur retire du présent dossier les aspects liés aux modifications du Code de conduite et de la procédure d'examen des plaintes⁶.

[19] À la suite de l'audience, le Transporteur dépose des pièces révisées reflétant les retraits annoncés⁷.

[20] EBM propose que le Transporteur tienne, avant le dépôt de sa preuve dans un prochain dossier, des séances de travail avec les intervenants portant sur les modifications éventuelles au Code de conduite⁸.

² Pièce [B-0052](#).

³ Pièce [B-0002](#), p. 2.

⁴ Pièce [B-0076](#), p. 7, R3.1.

⁵ Pièce [A-0026](#), p. 105 à 110.

⁶ Pièce [A-0026](#), p. 113.

⁷ Pièces [B-0109](#), [B-0111](#) et [B-0112](#).

⁸ Pièce [A-0034](#), p. 189.

[21] La Régie juge important de rappeler l'exigence suivante formulée dans sa décision D-2017-128 :

« [207] En outre, tel que proposé par certains intervenants et envisagé par le Transporteur, ce dernier devra, dans le cadre d'un suivi administratif, aviser la Régie de tout changement qui, notamment, pourrait faire en sorte que le Code de conduite s'applique à des employés hors Hydro-Québec TransÉnergie, et ce, dès la mise en place de l'ajustement organisationnel »⁹.

[22] Par ailleurs, la Régie constate que le Transporteur a amendé sa preuve en retirant les pièces B-0002, B-0006 et B-0076, remplacées par les pièces B-0109, B-0111 et B-0112, dans lesquelles les éléments de gouvernance ayant un impact direct sur le Code de conduite et la procédure d'examen des plaintes ont été retirés.

[23] La Régie comprend du retrait de ces pièces et du dépôt des nouvelles que le Directeur Commercialisation demeure le responsable de l'application du Code de conduite et de l'accueil et du traitement des plaintes.

[24] Dans sa décision D-2017-128, la Régie demandait au Transporteur de déposer un nouveau texte du Code de conduite reflétant un élargissement de sa portée :

« [200] Toutefois, à des fins de clarté, la Régie demande au Transporteur de produire, pour son approbation, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un nouveau texte du Code de conduite reflétant l'élargissement de sa portée à tous les employés visés »¹⁰.

[25] La Régie précise que toute modification du Code de conduite et de la procédure d'examen des plaintes, particulièrement la modification du responsable de l'application du Code de conduite, exige son approbation préalable par la Régie.

⁹ Décision [D-2017-128](#), p. 54.

¹⁰ Décision [D-2017-128](#), p. 53.

[26] En ce qui a trait aux organigrammes, la Régie considère qu'il s'agit là d'informations importantes afin de situer adéquatement les différents ajustements d'Hydro-Québec et de TransÉnergie. **La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de chacun de ses dossiers tarifaires, en plus des informations présentées en preuve initiale, une structure détaillée de la Haute direction, selon le niveau de détails fourni à la pièce B-0052.**

3. EFFICIENCE

3.1 MESURE GLOBALE DE L'EFFICIENCE

[27] L'efficacité attribuable à la stratégie d'affaires du Transporteur, consistant à consacrer davantage de ressources humaines et financières à la maintenance préventive, ne peut se mesurer par le portrait d'ensemble qui fait la corrélation entre les investissements et les effectifs.

[28] Toutefois, l'indicateur global composite met en relation les coûts totaux (charges et investissements) et la fiabilité du service et compare la performance du Transporteur à d'autres entreprises d'électricité canadiennes qui participent aux travaux du *Best Practice Working Group* (BPWG) de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ). De l'avis du Transporteur, cet indicateur, complété par la présentation d'initiatives visant à réduire les coûts de réalisation de projets, de maintenance et d'exploitation, est davantage approprié pour apprécier son efficacité opérationnelle.

[29] Le Transporteur présente, pour chacune des années de 2011 à 2015, les résultats de l'indicateur composite qui, sur l'ensemble de la période, s'avèrent meilleurs que la moyenne des entreprises participantes. Pour l'année historique 2016, il ne fournit que ses propres résultats, ceux des autres participants étant en cours de compilation.

[30] Quant à l'évolution de sa propre performance, le Transporteur fait état d'une amélioration de la fiabilité de son réseau en 2015. Toutefois, il souligne que la hausse

observée des indisponibilités forcées (IF) pourrait entraîner une dégradation significative de la fiabilité de son réseau¹¹.

[31] En termes de coûts, le poids relatif des mises en service (MES) de projets en 2015 influence la performance du Transporteur en raison de leur impact sur la valeur brute de l'actif. Dans un contexte de vieillissement du réseau, le Transporteur fera face à une croissance des besoins de remplacement d'actifs au cours des prochaines années, ce qui exercera une pression à la hausse sur l'indicateur composite.

[32] En termes d'améliorations et d'initiatives appuyant son efficience, le Transporteur présente, sur quatre axes, les principales pistes qu'il poursuit actuellement dans la gestion courante de ses activités.

[33] Le premier axe a trait à l'amélioration des activités de maintenance et de mise en route et de MES des équipements. Le Transporteur ajuste comme suit son organisation et ses façons de faire :

- réorganisation des territoires;
- mise en place du Centre de gestion des activités de transport (CGAT);
- préparation des travaux en amont et amélioration du soutien opérationnel.

[34] Le deuxième axe est l'amélioration des activités d'exploitation, soit l'optimisation des limites de transit et des encadrements d'exploitation.

[35] Le troisième axe vise à améliorer la réalisation des projets par un meilleur ordonnancement des remplacements d'isolateurs 735 kV et 315 kV et par les nouveaux bâtiments de commande de postes 315-25 kV, 230-25 kV et 20-25 kV.

[36] Le dernier axe réside dans l'innovation technologique. Le Transporteur cite à cet effet quelques projets terminés en 2017, soit l'évolution des fonctionnalités et des performances du simulateur temps réel de réseaux Hypersim ainsi que le nouvel automate Détecteur d'Instabilité de Réseau (DIR) à la suite de l'ouverture de la boucle gaspésienne. Parmi les initiatives en cours, le Transporteur mentionne

¹¹ Pièce [B-0007](#), p. 8.

l'automatisme de Manœuvre Automatique d'Inductance Shunt (MAIS) et le projet Méthodes de Diagnostic et d'Intervention.

3.1.1 SUIVI SUR LA RENTABILITÉ DE LA STANDARDISATION DES ÉQUIPEMENTS

[37] Dans sa décision D-2017-021, la Régie formule les demandes suivantes :

« [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 »¹².

[38] Dans sa décision D-2017-107¹³, la Régie exclut du présent dossier la rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs.

[39] Le Transporteur soutient que la standardisation des équipements résulte des gels de conception et s'insère à l'intérieur d'une chaîne d'approvisionnement performante qui génère des bénéfices. Ainsi, pour démontrer la rentabilité de la standardisation et des gels de conception de ses équipements stratégiques, le Transporteur s'appuie sur :

- l'optimisation des spécifications techniques normalisées qui répondent aux normes internationales, au contexte technique propre au Transporteur et aux stratégies et orientations du Modèle de gestion des actifs (MGA);
- l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement qui requiert la planification du matériel stratégique et les gels de conception pour sécuriser l'approvisionnement et les coûts de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement;
- un processus d'évaluation et d'amélioration continue des spécifications techniques normalisées et de l'approvisionnement mis en place par le Transporteur et ses fournisseurs.

¹² Décision [D-2017-021](#), p. 35.

¹³ [Page 9](#).

[40] Le Transporteur souligne l'aspect rentable des gels de conception, tant pour sa clientèle que sur le cycle de vie de l'équipement. Pour ce qui est des sectionneurs, il évalue les bénéfices sur leur durée de vie à 9 %, comparativement à un sectionneur standard de l'industrie. Selon lui, les gels de conception permettent, entre autres, une plus grande robustesse du réseau et une meilleure fiabilité des équipements ainsi qu'une standardisation de la maintenance.

[41] Enfin, le Transporteur conclut que les gels de conception et la chaîne d'approvisionnement sont bien intégrés et arrimés avec le MGA.

[42] La Régie prend acte des résultats de la mesure globale de l'efficacité et le déploiement d'initiatives d'amélioration visant à faire évoluer ses pratiques d'affaires et l'efficacité de ses activités opérationnelles.

[43] **La Régie se déclare satisfaite du suivi déposé quant à la rentabilité de la standardisation des équipements.**

3.2 DÉVELOPPEMENT D'UN INDICATEUR IF DE SECONDE GÉNÉRATION

[44] Dans sa décision D-2017-021, la Régie s'exprimait comme suit :

« [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 »¹⁴.

[45] Le Transporteur soutient que l'indicateur IF est un indicateur de choix, car il permet de constater, dans un horizon de moyen terme, si les actions en maintenance systématique et conditionnelle permettront de contenir la dégradation anticipée des actifs. L'indicateur IF fait partie des objectifs corporatifs pour 2017. Selon lui, l'analyse des IF, telles que mesurées actuellement, lui permet déjà de prioriser ses interventions et d'améliorer ses différentes stratégies de gestion des actifs.

¹⁴ Décision [D-2017-021](#), p. 27.

[46] Lors de l'audience, le Transporteur fait état de l'aggravation des IF constatée en octobre 2017 :

« L'évolution des indisponibilités forcées, vous savez que, présentement, on est à essayer de maintenir les indisponibilités forcées. Et aux dernières nouvelles, au mois d'octobre, on était légèrement en deçà de l'objectif qu'on s'était donné. Donc, on avait des indisponibilités forcées pires que ce qu'on pensait »¹⁵.

[47] Pour ce qui est du développement de l'indicateur de 2^e génération, le Transporteur mentionne qu'il a mis sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer un plan d'action, dont les premières étapes consistent à définir les besoins et à évaluer la disponibilité et la qualité de l'information provenant de ses différentes bases de données. Il soutient qu'au cours de l'automne 2017, il analysera les données recueillies en vue de développer un nouvel indicateur. Le Transporteur entend faire état de l'avancement de ses travaux dans sa demande tarifaire 2019.

[48] Le Transporteur explique les difficultés qui l'ont empêché de développer, avant le dépôt du présent dossier, un indicateur IF intégrant l'impact sur le réseau et la durée des IF :

« [...] le Transporteur mentionne que développer un indicateur prenant compte l'impact sur le réseau et la durée des IF sur un parc de plus de 700 000 équipements est complexe et exige du temps de conception et d'analyse plus long que le temps alloué depuis la décision D-2017-021 exigeant la production d'un indicateur IF de 2^e génération. Le principal élément de complexité est associé à l'accessibilité, au traitement et à la production de l'information à partir des systèmes actuels d'exploitation et de maintenance du Transporteur.

De plus, le Transporteur croit pouvoir tirer une expérience pertinente et enrichissante de l'indicateur de première génération. Il croit important de suivre et d'analyser les résultats de ce dernier au moins pour l'année complète avant de finaliser les règles de l'indicateur de 2^e génération. De plus, compte tenu de l'importance et de la hausse maintenue de l'ensemble des IF, le Transporteur compte poursuivre l'utilisation de l'indicateur de 1^e génération, car l'enjeu global de l'ensemble des IF sur l'exploitabilité et la maintenabilité du réseau demeure.

¹⁵ Pièce [A-0026](#), p. 36.

Le Transporteur prévoit faire état de l'avancement de ses travaux de production d'un indicateur IF de 2^e génération dans la demande tarifaire 2019 »¹⁶.

[49] De plus, le Transporteur justifie les délais requis pour l'obtention d'un indicateur IF de 2^e génération. Il précise ainsi avoir défini huit grandes familles d'équipement, dont la dernière, identifiée comme « autre » contient une multitude d'équipements qu'il s'agit de dissocier, ce qui exige d'utiliser des outils informatiques robustes facilitant l'extraction d'un nombre considérable de données. Le Transporteur fait valoir que l'indicateur IF de 1^{ère} génération fournit une information importante en termes de nombre total d'IF sur le réseau¹⁷.

[50] En ce qui a trait à la durée à considérer dans l'indicateur IF, le Transporteur invoque des problèmes de qualité des données. Son défi consiste à établir une corrélation entre ces informations et leur impact sur la fiabilité et sur les équipements, en vue d'apporter une valeur utile pour un indicateur de 2^e génération¹⁸.

[51] Le Transporteur fournit, à titre indicatif et préliminaire, une illustration des durées moyennes des IF pour chaque famille d'équipement, de 2009 à 2016. Il précise que cette information est en cours d'analyse et qu'il ne peut en garantir l'intégrité pour l'instant¹⁹.

[52] Le Transporteur insiste sur la nécessité, pour l'indicateur de 2^e génération, de transmettre les bons messages et de ne pas comporter de « doublons »²⁰.

[53] L'AHQ-ARQ se dit préoccupé par l'incapacité du Transporteur à avoir déjà calculé un indicateur de 2^e génération au lieu de devoir attendre la mise sur pied d'un groupe de travail chargé d'élaborer un plan d'action, dont les premières étapes consistent à définir les besoins et à évaluer la disponibilité et la qualité de l'information provenant de ses diverses bases de données. L'intervenant considère que le nombre d'équipements ne constitue pas un argument valable pour l'absence d'un indicateur représentatif, alors que le nombre d'IF par année n'est que de l'ordre de 5 000²¹.

¹⁶ Pièce [B-0078](#), p. 4.

¹⁷ Pièce [A-0026](#), p. 43 à 45.

¹⁸ Pièce [A-0028](#), p. 77 à 80.

¹⁹ Pièce [B-0120](#), p. 3, figure E8.1.

²⁰ Pièce [A-0034](#), p. 33.

²¹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 12.

[54] L’AHQ-ARQ se questionne sur le temps nécessaire afin de produire l’indicateur IF de 2^e génération. Selon l’intervenant, le Transporteur serait en mesure de présenter cet indicateur dans le cadre de son prochain dossier tarifaire²².

[55] Le Transporteur réplique qu’un état d’avancement sera disponible à la fin du mois de juin 2018 :

« Le Transporteur réitère les propos de M. Lajoie en audience [note de bas de page omise] à savoir, que le Transporteur déploie les efforts afin de produire à terme une première version de l’indicateur IF de seconde génération et qu’un état d’avancement sera disponible à la fin du mois de juin 2018 »²³.

[56] La Régie rappelle que la prise en compte dans l’élaboration de l’indicateur IF de l’impact sur le réseau et la durée des interruptions forcées dans l’indicateur IF et le dépôt des données de base à cet égard avaient fait l’objet d’une ordonnance de la Régie dans le cadre du précédent dossier tarifaire²⁴.

[57] En réponse à cette ordonnance, le Transporteur indique avoir mis sur pied un groupe de travail chargé d’élaborer un plan d’action, dont les premières étapes consistent à définir les besoins et à évaluer la disponibilité et la qualité de l’information provenant de ses différentes bases de données et que ces données devaient être analysées au cours de l’automne 2017²⁵.

[58] La Régie comprend qu’une pondération sera ajoutée à l’indicateur IF afin de bien représenter l’impact réel selon des critères, tels que la durée, l’impact sur l’exploitation, la maintenabilité et la continuité de service²⁶.

[59] La Régie constate que les données liées aux durées moyennes des IF pour chaque famille d’équipement de 2009 à 2016 sont disponibles, bien que l’intégrité des données ne soit pas assurée pour l’instant²⁷. Toutefois, elle est préoccupée par les délais invoqués par le Transporteur aux fins d’obtenir des données fiables. Elle est d’avis que le

²² Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 12.

²³ Pièce [B-0130](#), p. 3.

²⁴ Décision [D-2017-021](#), p. 27, par. 70.

²⁵ Pièce [B-0007](#), p. 11.

²⁶ Pièce [B-0120](#), p. 3, figure E8.1.

²⁷ Pièce [A-0028](#), p. 75.

Transporteur devrait être en mesure d'obtenir une amélioration des données requises aux fins de l'établissement d'un indicateur IF de 2^e génération suffisamment représentatif de son parc d'actifs, dès son prochain dossier tarifaire.

[60] Par ailleurs, la Régie s'étonne que le développement de l'indicateur IF de 2^e génération ne soit pas plus avancé. Elle partage la préoccupation de l'AHQ-ARQ quant aux délais de développement de l'indicateur IF de 2^e génération. Elle s'inquiète du manque d'empressement du Transporteur à arriver à une proposition ferme²⁸. La Régie considère que le Transporteur doit consacrer davantage d'efforts pour présenter un indicateur IF de 2^e génération, considérant l'importance qu'il accorde à l'indicateur IF et l'intégration de celui-ci comme un objectif corporatif.

[61] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, un indicateur IF de 2^e génération. Le Transporteur devra, entre autres, traiter des aspects suivants :

- **les améliorations apportées à l'indicateur de 2^e génération par rapport à l'indicateur de première génération IF, afin de mieux évaluer l'impact et cibler l'équipement défaillant lors de la survenance d'une indisponibilité forcée;**
- **la pondération, aux fins de bien représenter l'impact réel, selon les différents critères, dont notamment la durée, l'impact sur l'exploitation, la maintenabilité et la continuité de service;**
- **les stratégies de maintenance en regard de l'indicateur IF de 2^e génération;**
- **les processus d'extraction des données et de comptabilisation, en lien avec l'indicateur IF de 2^e génération.**

[62] La Régie demande également au Transporteur de présenter, dès le début de traitement de son prochain dossier tarifaire, l'indicateur IF de 2^e génération, lors d'une séance de travail.

²⁸ Pièce [A-0026](#), p. 87.

3.3 ANALYSE COÛTS-BÉNÉFICES DE LA MAINTENANCE ADDITIONNELLE SUR 10 ANS

[63] Dans sa décision D-2017-021, la Régie formulait l'exigence suivante :

« [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 :

[...]

- 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 »²⁹.*

[64] En suivi de cette ordonnance, le Transporteur présente son approche pour l'analyse coûts-bénéfices³⁰.

[65] En premier lieu, il quantifie les impacts monétaires sur un horizon de 10 ans, entre deux scénarios de maintenance, soit le scénario de référence, qui est le maintien du budget de maintenance au niveau de 2016, et le scénario étudié d'une maintenance additionnelle correspondant à un montant de 548 M\$ sur 10 ans. Ce scénario comprend un montant annuel récurrent de 54 M\$ sur un horizon de 10 ans et un montant ponctuel pour la maintenance conditionnelle prioritaire de 8 M\$ pour l'année 2018.

[66] En deuxième lieu, le Transporteur calcule la rentabilité par la différence entre le coût incrémental de maintenance et une estimation des bénéfices de cette maintenance additionnelle sur un horizon de 10 ans. Les coûts de maintenance couvrent 100 % des besoins pour l'ensemble des actifs du Transporteur, alors que les bénéfices découlent des défaillances, IF et Client-heure-interrompu (CHI) évités des transformateurs de puissance et sectionneurs uniquement³¹.

[67] Le Transporteur soutient que les bénéfices sont calculés sur la base d'hypothèses conservatrices et contre-vérifiées par différentes méthodologies. Les résultats sont présentés en dollars constants 2017.

²⁹ Décision [D-2017-021](#), p. 27.

³⁰ Pièce [B-0050](#), p. 7.

³¹ Pièce [B-0106](#), p. 11.

[68] Finalement, l'analyse coûts-bénéfices est réalisée en deux étapes :

- le Transporteur établit les hypothèses techniques liées aux impacts de la maintenance additionnelle sur le nombre de défaillances, d'IF et d'interruptions de clients évitées ainsi que l'évaluation des coûts directs de réparation évités;
- la firme Roland Berger dépose une analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans à partir des intrants fournis par le Transporteur.

3.3.1 HYPOTHÈSES TECHNIQUES ET ÉVALUATION DES COÛTS DIRECTS DE RÉPARATION ÉVITÉS

[69] Selon le Transporteur, il existe un lien entre l'âge d'un actif, le niveau de maintenance réalisé, la dégradation de l'actif, ses défaillances futures et éventuellement ses indisponibilités. Il mentionne que la dégradation s'accélère avec l'âge, alors que la maintenance ralentit son effet. Afin de quantifier l'évolution future des défaillances complètes d'actifs et de répondre à la demande de la Régie, le Transporteur utilise les modèles théoriques de l'organisme international *Electric Power Research Institute* (EPRI) qui lui permettent de lier la maintenance au taux de défaillance électrique.

Corrélation entre défaillances et dégradation

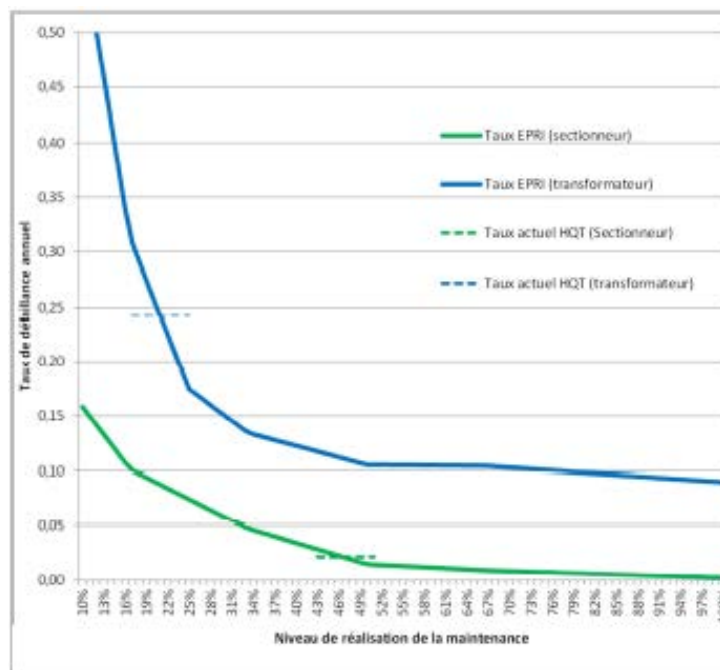
[70] Le Transporteur souligne que, dans le passé, ses simulations de défaillances étaient basées sur un rythme historique de réalisation de la maintenance, sans considération des changements soudains du rythme ni de l'accumulation de retard sur plusieurs années.

[71] Il précise avoir effectué une mise à jour du modèle de dégradation, afin de prendre en compte l'âge de chaque appareil électrique. Cette mise à jour lui permet de déterminer le nombre de défaillances complètes réparables et d'interventions requises en maintenance corrective. Le Transporteur identifie ainsi un besoin annuel additionnel récurrent en maintenance de 4 M\$ pour l'appareillage électrique.

[72] En ce qui a trait à l'effet de la maintenance préventive sur la dégradation, le Transporteur ne dispose pas des modèles et des données nécessaires pour quantifier l'effet d'une maintenance insuffisante sur les défaillances. Il utilise les seuls modèles disponibles, soit ceux de l'EPRI, qui permettent de lier la maintenance au taux de défaillance d'appareillage électrique à haute et très haute tension.

[73] À partir des données de l'EPRI, le Transporteur extrapole des courbes théoriques de taux de défaillance en fonction du niveau moyen de maintenance (courbes de l'EPRI), pour les sectionneurs et les transformateurs de puissance uniquement.

FIGURE 1
TAUX DE DÉFAILLANCE ANNUEL EN FONCTION DE LA RÉALISATION DE LA MAINTENANCE (EPRI)



Source : Pièce [B-0008](#), p. 11.

[74] Le Transporteur mentionne que son taux de défaillance actuel est respectivement de 0,2423 et 0,0217 pour les transformateurs de puissance et les sectionneurs. Il en déduit qu'il effectue moins de la moitié de la maintenance de référence selon l'EPRI. En référant aux courbes, il mentionne qu'une faible variation du niveau de maintenance influencerait grandement le taux de défaillance de sectionneurs et transformateurs de puissance. L'accumulation de retard en maintenance préventive pourrait, selon le

Transporteur, expliquer la hausse des défaillances constatée. Il soutient que ces aspects théoriques corroborent l'hypothèse selon laquelle le niveau de maintenance n'est plus adapté à l'âge de ses actifs, la situation se détériorant depuis plusieurs années.

[75] Le Transporteur conclut qu'il a établi un lien entre le niveau de maintenance réalisé et l'évolution des défaillances complètes des sectionneurs et des transformateurs de puissance qui représentent 45 % de ses défaillances annuelles d'appareillage électrique. Il n'a pu, cependant, établir de lien clair pour les autres familles d'actifs.

[76] Le Transporteur procède à une comparaison de ses actifs avec ceux considérés dans les modèles de l'EPRI. Il souligne la robustesse supérieure de certains équipements de son réseau, ce qui justifie la prise en compte de valeurs relatives afin de désensibiliser l'analyse de l'effet de l'âge et du nombre d'interventions³².

[77] Le Transporteur précise également que les courbes de l'EPRI sont relatives à la fréquence d'entretien spécifique à chaque appareil et sont valables, quel que soit l'âge des équipements³³.

[78] Il mentionne que l'approche pour utiliser la corrélation aux courbes de l'EPRI a été validée par l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ), dont il souligne l'expertise en fiabilité, et qu'il a comparé la tendance simulée avec les données historiques³⁴. Il juge raisonnable, aux fins de l'exercice, l'utilisation des valeurs relatives pour la courbe de l'EPRI³⁵. Toutefois, le Transporteur affirme ne pas disposer de documentation « officielle » ou « écrite » des sessions de travail régulières avec l'IREQ à cet égard³⁶.

[79] En ce qui a trait à la possibilité de développer des courbes applicables à ses autres familles d'actifs, le Transporteur soumet que ses efforts devraient s'échelonner sur plusieurs années, car l'EPRI compile les informations pour son progiciel *Preventative Maintenance Basis Database* (PMBD) depuis 40 ans. Il est d'avis que les courbes de l'EPRI, pour les sectionneurs et les transformateurs de puissance, lui permettent de justifier l'ensemble des besoins en maintenance additionnelle. Il ne prévoit donc pas, à

³² Pièce [B-0076](#), p. 14, R8.1.

³³ Pièce [B-0079](#), p. 9, R6.1.

³⁴ Pièce [B-0050](#), p. 21.

³⁵ Pièce [A-0030](#), p. 235.

³⁶ Pièce [B-0079](#), p. 10, R6.5.

court terme, d'initiative lui permettant d'estimer, de façon précise et détaillée, l'effet bénéfique de la maintenance pour les autres familles d'actifs.

[80] Le Transporteur compare le comportement de ses actifs aux courbes de l'EPRI, à partir desquelles il est capable, pour les sectionneurs et les transformateurs de puissance, de mesurer l'impact de l'enveloppe budgétaire sur la couverture des besoins³⁷.

[81] L'AHQ-ARQ soutient que les modèles de l'EPRI sont peu applicables aux actifs du Transporteur, dont la durée de vie est supérieure à celle des équipements utilisés par l'EPRI. Il est d'avis que l'approximation du Transporteur à l'égard des défaillances partielles a pour conséquence de surestimer le taux de défaillance maximal, puisqu'un appareil peut subir plusieurs défaillances partielles avant d'en subir une complète³⁸.

[82] L'AQCIE-CIFQ s'interroge sur la validité de ne considérer qu'une valeur minimale et maximale pour conclure que les valeurs intermédiaires coïncident également³⁹. L'intervenant estime que l'hypothèse d'utiliser les courbes de l'EPRI est raisonnable, en l'absence d'autres sources. Cependant, compte tenu de l'impact majeur de ces courbes sur les résultats, il considère qu'il est nécessaire de valider cette hypothèse.

[83] La FCEI considère que l'hypothèse du Transporteur à l'égard de l'utilisation des courbes de l'EPRI est spéculative. De plus, elle se questionne sur le taux de défaillance maximal. L'intervenante recommande des analyses additionnelles à l'égard de l'utilisation des courbes de l'EPRI⁴⁰.

[84] La FCEI soutient que l'applicabilité de la courbe de défaillance aux équipements du Transporteur, en fonction du niveau de maintenance, demeure incertaine étant donné, entre autres, la correspondance initiale établie sur la base de deux points extrêmes. Elle estime qu'il est nécessaire de procéder à des validations additionnelles de l'applicabilité de la courbe de l'EPRI aux actifs du Transporteur. Elle est d'avis que la construction de courbes propres au Transporteur devrait être considérée⁴¹.

³⁷ Pièce [A-0030](#), p. 229 et 230.

³⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 26 et 27.

³⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 12.

⁴⁰ Pièce [C-FCEI-0011](#), p. 6.

⁴¹ Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 3 et 6.

[85] Le Transporteur réplique, à cet égard, que toute demande de raffinement de courbe de l'EPRI devrait être rejetée⁴².

Opinion de la Régie

[86] La Régie note qu'en l'absence d'autres sources que les modèles de l'EPRI et du fait que le Transporteur ne dispose pas de données et modèles nécessaires pour quantifier l'effet de la maintenance insuffisante sur les défaillances, celui-ci a dû utiliser les seuls modèles disponibles permettant de lier la maintenance aux taux de défaillance, soit ceux de l'EPRI.

[87] La Régie retient le fait que le parc d'actifs du Transporteur est vieillissant et qu'un niveau adéquat de maintenance est requis. Elle note que les courbes de l'EPRI indiquent, à 100 % de stratégie réalisée, le degré de fiabilité minimal que représente le taux de maintenance idéal et qu'il est possible de choisir un taux adéquat de défaillance⁴³.

[88] La Régie retient également le fait que le Transporteur n'est pas en mesure actuellement de stabiliser sa position sur les courbes de l'EPRI, compte tenu de l'effet de volume et de taux. De plus, la fréquence de la stratégie retenue par le Transporteur est inférieure à la fréquence de référence définie par l'EPRI pour les transformateurs de puissance et les sectionneurs. Elle note que le Transporteur n'aspire pas, cependant, à atteindre l'idéal de la fréquence de référence⁴⁴.

[89] La Régie constate que le Transporteur propose de rejeter toute demande de raffinement et que la seule utilité des courbes de l'EPRI est d'évaluer l'impact de ne pas faire la maintenance adaptée à un réseau vieillissant. À cet égard, la Régie retient qu'une baisse de 10 % de la maintenance ferait doubler, selon les courbes de l'EPRI, le taux de défaillance des sectionneurs⁴⁵.

[90] La Régie retient le fait que l'AQCIE-CIFQ et la FCEI considèrent qu'il est nécessaire que le Transporteur procède à des validations additionnelles de son approche

⁴² Pièce [B-0130](#), p. 21 et 22.

⁴³ Pièce [A-0030](#), p. 200.

⁴⁴ Pièce [A-0030](#), p. 202.

⁴⁵ Pièce [B-0008](#), p. 12.

d'utiliser les courbes de l'EPRI, compte tenu de l'impact majeur des courbes de l'EPRI sur les résultats de l'analyse du Transporteur⁴⁶.

[91] La Régie partage la position des intervenants, dans le contexte où le Transporteur est capable d'évaluer, pour les sectionneurs et les transformateurs de puissance, l'effet de réaliser plus ou moins de maintenance sur les défaillances et de mesurer l'impact de l'enveloppe budgétaire accordée sur sa capacité de faire des interventions qui sont simulées.

[92] Elle est d'avis que la méthode utilisée par le Transporteur est basée sur des concepts et des associations théoriques qui nécessitent plus d'assises.

[93] Bien que le Transporteur mentionne que l'approche d'utiliser les courbes de l'EPRI a été validée par l'IREQ, dont il souligne l'expertise en fiabilité, la Régie constate qu'aucune preuve écrite ni témoignage de l'IREQ n'ont été déposés au dossier. De plus, aucune demande de reconnaissance de statut d'expert n'a été soumise.

[94] La Régie considère qu'il est nécessaire de vérifier l'hypothèse selon laquelle les modèles de la PMBD peuvent servir à calculer l'effet de la maintenance sur le taux de défaillance.

[95] En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'inclure, dans son prochain dossier tarifaire, une démonstration à l'effet que le comportement de ses sectionneurs et transformateurs de puissance correspond à celui des modèles de l'EPRI. Elle lui demande également de produire une validation de l'approche visant à utiliser la corrélation aux courbes de l'EPRI.

[96] En ce qui a trait à la possibilité d'élargir la méthodologie du Transporteur aux autres familles d'actifs, la Régie retient le fait que les efforts requis seraient considérables et que le Transporteur devra procéder à des travaux en recherche et développement ou poursuivre sa recherche afin de trouver d'autres outils comparables à ceux de l'EPRI.

⁴⁶ Pièce [A-0030](#), p. 241.

[97] La Régie est d'avis que le Transporteur doit être en mesure d'estimer également l'effet d'une maintenance insuffisante pour ses autres familles d'actifs, étant donné la part importante que ces derniers occupent dans le parc d'équipement du Transporteur. Elle partage ainsi la position de la FCEI sur l'opportunité d'élaborer des courbes propres aux équipements du Transporteur.

[98] La Régie demande au Transporteur de faire état, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, des outils qui pourraient lui permettre de simuler l'effet d'une maintenance insuffisante pour l'ensemble de ses familles d'actifs, incluant celles partiellement couvertes par l'EPRI.

Évolution des taux de défaillance réels des sectionneurs et des transformateurs de puissance

[99] Le Transporteur fait état de l'effet de spirale. Il explique ainsi que la dégradation et le vieillissement ont une évolution exponentielle et que la hausse du nombre de défaillances complètes a pour effet d'augmenter les ressources dédiées à la maintenance corrective et de diminuer celles destinées à la maintenance préventive, compte tenu du plafonnement de ses ressources⁴⁷.

[100] Le Transporteur indique qu'il n'a pas validé rétrospectivement l'impact de l'effet de spirale. De plus, il ne juge pas qu'une telle analyse soit pertinente, puisque les validations effectuées à partir des courbes de l'EPRI sont jugées suffisantes⁴⁸.

[101] Il explique que, pour être en mesure de faire une validation rétrospective, il est nécessaire d'analyser et de traiter l'inventaire historique pour qu'il s'intègre dans ses outils de simulation, pour ensuite établir des arbres décisionnels pour chaque année ainsi que des modèles qui calquent parfaitement les interventions réelles historiques.

[102] Le Transporteur indique qu'il ne dispose pas du taux de défaillance historique des transformateurs de puissance et des sectionneurs pour chacune des années de 2005 à 2016. Il considère que l'utilisation de moyennes basées sur des modèles statistiques est préférable aux valeurs réelles brutes. Il précise que les modèles sont basés sur des

⁴⁷ Pièce [B-0050](#), p. 19.

⁴⁸ Pièce [B-0085](#), p. 8 et 9.

données nettoyées et validées de valeurs extrêmes ou erronées alors que les valeurs réelles incluent des fluctuations aléatoires annuelles qui peuvent masquer les tendances⁴⁹.

[103] Le Transporteur indique qu'il vérifiera la possibilité de déposer un suivi, lors de son prochain dossier tarifaire, qui permettrait à la Régie de suivre l'évolution des impacts de la maintenance additionnelle réalisée sur les taux de défaillance réels des sectionneurs et des transformateurs de puissance, en les comparant à ceux prévus dans le MGA, ainsi que d'expliquer les écarts à partir de 2016⁵⁰.

[104] La Régie retient que les outils du Transporteur ne sont pas adaptés pour faire une validation rétrospective de l'effet de spirale et que l'effort requis serait important.

[105] Elle retient également que le Transporteur ne dispose pas du taux de défaillance historique des transformateurs de puissance et des sectionneurs pour chacune des années de 2005 à 2016 et que les taux de défaillance réels des sectionneurs et des transformateurs de puissance incluent des fluctuations aléatoires annuelles qui peuvent masquer les tendances.

[106] Toutefois, la Régie constate que les taux de défaillance sont des intrants importants dans la détermination des bénéfices. Elle considère pertinent de comparer la prévision des taux de défaillance issus du MGA aux taux de défaillance réels, aux fins de validation du modèle et de l'évaluation des impacts.

[107] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de produire, lors de son prochain dossier tarifaire, un suivi de l'évolution des impacts de la maintenance réalisée sur les taux de défaillance réels des sectionneurs et des transformateurs de puissance, en les comparant à ceux prévus dans le MGA, ainsi que d'expliquer les possibles écarts à compter de 2016.

Coûts directs évités de la dégradation additionnelle

[108] Le Transporteur estime les coûts directs évités de la dégradation additionnelle, soit l'écart entre les scénarios sur 10 ans pour les transformateurs et les sectionneurs seulement, en présupant que chaque défaillance complète évitée est le résultat d'une

⁴⁹ Pièce [B-0085](#), p. 9.

⁵⁰ Pièce [A-0030](#), p. 231.

défaillance partielle réparée de manière préventive et que, pour chaque défaillance évitée, le scénario de référence, soit 0 M\$, prévoit une intervention en maintenance corrective, alors que le scénario de maintenance adaptée prévoit une intervention en maintenance conditionnelle.

[109] Le Transporteur soutient que la réparation d'une défaillance complète est plus coûteuse que celle d'une défaillance partielle. À partir des volumes de défaillances estimés et du surcoût par intervention, il estime les coûts directs évités pour le volet dégradation à 220 M\$ sur 10 ans.

[110] Enfin, le Transporteur estime les coûts moyens d'intervention à partir d'une analyse qui intègre plusieurs sources d'information distinctes pour développer, sur le même horizon, un échantillonnage de coûts d'intervention suffisamment significatif pour établir une distribution statistique de coûts pour l'ensemble des années. Il rappelle qu'il ne fait pas de comptabilité par activité pour les coûts réels complets.

[111] Selon l'AHQ-ARQ et l'AQCIE-CIFQ, l'estimation du Transporteur de 220 M\$ sur 10 ans des coûts directs évités pour le volet dégradation additionnelle est surévaluée⁵¹.

[112] L'AHQ-ARQ conteste l'hypothèse liée à l'absence de recours à des budgets additionnels et soutient que le Transporteur ne devrait pas baser ses besoins de maintenance additionnelle pour 2018 en supposant qu'il connaît parfaitement la courbe de progression de l'effet de spirale jusqu'en 2027.

[113] L'AQCIE-CIFQ soutient que les informations fournies par le Transporteur ne permettent pas de comprendre de quelle façon ce dernier a pu déterminer la différence de coût entre une maintenance préventive et une maintenance corrective. L'intervenant présente une estimation du coût unitaire par défaillance et du coût évité de défaillance, dont l'effet de spirale est évalué à 147 M\$, soit 67 % du coût total⁵².

[114] La FCEI, pour sa part, soumet que le montant additionnel de 220 M\$ sur 10 ans en coûts directs évités pour la maintenance corrective devrait être exclu de l'analyse coûts-bénéfices et remplacée par une analyse plus spécifique de la valeur du déficit de maintenance à la 10^e année de l'analyse entre les deux scénarios.

⁵¹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 27 à 29.

⁵² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 18, 19 et 29.

[115] En audience, le Transporteur explique comment il a calculé cet impact sans double comptabilisation⁵³.

3.3.2 RAPPORT DE LA FIRME ROLAND BERGER

[116] La firme Roland Berger a développé une méthodologie systématique afin de quantifier tous les impacts monétaires attribuables au maintien du budget de maintenance, dont le coût de la dégradation additionnelle, les impacts sur la charge locale, l'impact sur le transit de point à point et sur la productivité. Une vision des coûts a été établie et comporte 14 impacts, dont cinq ayant un impact monétaire important. Les éléments ayant un impact monétaire inférieur à 5 M\$ n'ont pas été considérés.

[117] Les hypothèses sur la croissance des défaillances, des IF et des interruptions client par scénario de maintenance sont issues du MGA et le calcul du coût de la dégradation additionnelle de 220 M\$ a été déterminé directement par le Transporteur.

[118] Les résultats de l'analyse montrent un impact monétaire consolidé sur 10 ans de 632 M\$, soit 84 M\$ au-delà du seuil de rentabilité de 548 M\$. Les analyses de sensibilité par impact mettent en évidence une fourchette d'impacts monétaires entre 595 M\$ et 752 M\$.

[119] Une analyse de sensibilité de l'analyse coûts-bénéfices faisant varier les intrants est déposée. Selon cette analyse, dans le pire des cas, en simulant des IF, défaillances et CHI de 10 % inférieurs aux valeurs de référence, le scénario médian affiche un résultat de 580 M\$ de coûts évités, soit 32 M\$ au-dessus du seuil de rentabilité⁵⁴.

[120] Selon les experts de la firme Roland Berger, les résultats illustrent les effets d'une augmentation des IF sur les coûts du Transporteur et les effets de manque à gagner pour la société québécoise en général. Ils font valoir que lors du calcul des impacts, une approche conservatrice a été privilégiée, compte tenu des limites des hypothèses développées. En effet, ces hypothèses sont basées uniquement sur les défaillances et les IF attribuables aux sectionneurs et transformateurs, équipements qui n'occasionnent que 45 % de l'ensemble des défaillances annuelles d'appareillage électrique du Transporteur.

⁵³ Pièce [A-0030](#), p. 53 et 54.

⁵⁴ Pièce [B-0078](#), p. 31 et suivantes.

De la même manière, les hypothèses des modèles utilisés lors des calculs des impacts monétaires privilégient une approche prudente.

[121] L’AHQ-ARQ et l’AQCIE-CIFQ réitèrent leurs préoccupations relatives aux intrants fournis à la firme Roland Berger par le Transporteur.

[122] La Régie considère que le rapport de la firme Roland Berger reflète les hypothèses et les intrants fournis par le Transporteur, sur lesquels la Régie s’est exprimée dans la section précédente de la décision.

3.3.3 MODÈLE DE GESTION DES ACTIFS ET SCÉNARIOS ALTERNATIFS DE MAINTENANCE ADDITIONNELLE

[123] Le Transporteur propose un seul scénario de maintenance additionnelle.

[124] En ce qui a trait à l’adaptation du MGA pour générer d’autres scénarios de maintenance et à l’évaluation de son risque d’avoir un budget moindre, le Transporteur résume la détermination des besoins en fonction du MGA de la façon suivante :

- Le Transporteur met à jour annuellement son inventaire d’équipements afin de tenir compte des projets en pérennité et de refléter de façon précise la réalité du chantier. Cet inventaire est d’environ 700 000 équipements. Il rappelle que chaque actif possède une durée de vie utile, une configuration spécifique, sa propre localisation et ses propres conditions d’opération.
- Chaque actif possède également une probabilité de défaillance. Le Transporteur doit ajuster la probabilité de défaillance de chaque équipement en fonction de l’information fournie par les fournisseurs, mais également en fonction de la réalité du terrain.
- Plus de 200 arbres décisionnels permettent d’évaluer, entre autres, l’impact d’une défaillance potentielle sur le réseau.
- Plus de 1 000 modèles de coûts sont pondérés sur des éléments du passé, tels que le coût d’un équipement et celui de son remplacement⁵⁵.

⁵⁵ Pièces [A-0026](#), p. 78 à 80, et [B-0106](#).

[125] Une équipe interne du Transporteur analyse cette information, la calibre et s'assure que la recommandation soit réaliste. Cette analyse fournit au Transporteur un volume de maintenance des projets en pérennité qu'il doit effectuer.

[126] 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. Il indique que le scénario de 54 M\$ est basé sur les besoins nécessaires à la réalisation de la stratégie actuelle visant à contrôler la hausse du risque pour l'ensemble des équipements, considérant une capacité de réalisation soutenable et minimisant l'impact sur les tarifs.

[127] Selon le Transporteur, un scénario inférieur à 54 M\$ ne permettrait pas un contrôle suffisant du risque de défaillance, pourrait l'exposer à une perte possible du contrôle des IF et compromettrait la capacité d'assurer un service fiable et continu à la clientèle. Par ailleurs, un scénario de maintenance additionnelle supérieur à 54 M\$ permettrait une reprise plus rapide du contrôle du risque lié au déficit de maintenance, mais créerait une pression sur la capacité de réalisation et une pression additionnelle sur les coûts et les tarifs.

[128] Le Transporteur mentionne que, par prudence, il ne peut adopter un scénario qui ne satisfait pas le critère de contrôle du risque.

[129] Selon la FCEI, le rôle de l'analyse coûts-bénéfices est d'identifier la stratégie de gestion optimale. L'intervenante convient qu'il faille stabiliser la situation, mais l'analyse coûts-bénéfices doit permettre d'identifier le bon niveau de stabilisation⁵⁶.

[130] L'intervenante soutient que l'analyse coûts-bénéfices du Transporteur n'est pas suffisamment robuste pour conclure à l'optimalité. Elle invoque le caractère incertain de l'applicabilité de la courbe de l'EPRI aux actifs du Transporteur, l'utilisation erronée de cette courbe et le traitement incorrect des coûts directs⁵⁷.

[131] Questionné sur l'opportunité éventuelle de scénarios alternatifs, le Transporteur

⁵⁶ Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 2.

⁵⁷ Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 2.

allègue la difficulté d'en introduire dans le cadre du MGA, mais mentionne qu'il faut absolument trouver une façon d'en développer avec le modèle :

« Le modèle de gestion d'actif, il faut comprendre comment il est bâti. Et quand on comprend comment il est bâti, c'est difficile d'avoir des scénarios ou d'en faire des scénarios. Alors, c'est de là que vient toute la difficulté que nous avons de prendre les scénarios alternatifs ou de créer des scénarios alternatifs. Alors, la discussion que nous avons avec madame Roquet, vous pourrez en parler, c'est, oui, il faut absolument trouver une façon de trouver et de développer des scénarios alternatifs avec le modèle. Mais présentement, ce n'est pas une chose qui est facile »⁵⁸.

[132] Selon le Transporteur, la question pertinente est de savoir quel niveau de risque additionnel il prendra avec un budget de maintenance additionnelle moindre⁵⁹.

[133] Finalement, le Transporteur explique comment il est capable de mesurer les interventions sur le réseau en fonction d'un budget autorisé :

« Qu'est-ce qu'on entend par ça c'est qu'on est capable, grâce avec les courbes EPRI maintenant, de mesurer l'impact de l'enveloppe budgétaire qui est accordée, sur notre capacité de faire les interventions qui sont simulées. Alors, en fonction du budget accordé, on va exécuter un degré d'impact, puis on va voir si on est capable de couvrir l'ensemble des besoins ou on laisse sur la table. Il y a une partie qu'on ne peut pas réaliser, puis donc qui va affecter le taux de défaillance l'année subséquente »⁶⁰.

[134] La Régie constate qu'aucun scénario de maintenance additionnelle, autre que celui présenté, n'a été considéré par le Transporteur. Elle est d'avis que l'évaluation de l'optimalité des budgets de maintenance exige la comparaison de scénarios qui lui sont présentés.

[135] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de produire, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, des scénarios alternatifs à partir du modèle MGA, en identifiant le scénario à partir duquel le risque additionnel devient

⁵⁸ Pièce [A-0026](#), p. 63 et 64.

⁵⁹ Pièce [A-0026](#), p. 82.

⁶⁰ Pièce [A-0030](#), p. 229 et 230.

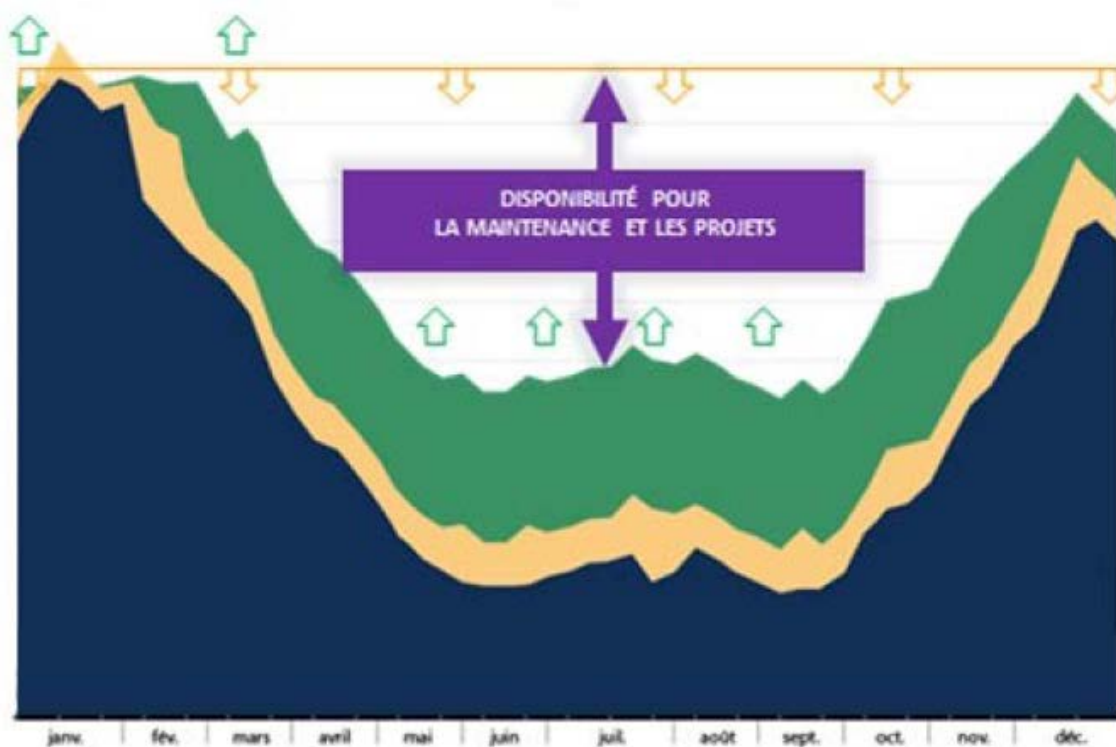
important en fonction de différentes enveloppes budgétaires de maintenance additionnelle considérées.

Validation des besoins de maintenance et des contraintes de réseau

[136] Lors de l'audience, le Transporteur insiste sur la validation, par une visite sur le terrain, des résultats issus du modèle. Il évalue la capacité de réalisation et d'opérationnalisation du volume de maintenance issu du modèle et, à partir de cette évaluation, il actualise les intrants au MGA⁶¹.

[137] Le Transporteur présente la figure suivante faisant état des plages disponibles à des interventions.

FIGURE 2
DISPONIBILITÉ POUR LA MAINTENANCE ET LES PROJETS



Source : Pièce [B-0105](#), p. 16.

⁶¹ Pièce [A-0026](#), p. 62, 81 et 169.

[138] Le Transporteur explique que les plages disponibles, aux fins de retirer les équipements du réseau pour procéder à leur entretien, sont de plus en plus limitées. Sa stratégie consiste à effectuer le plus d'interventions possible, à l'intérieur de ces plages, pour optimiser sa stratégie de maintenance⁶².

[139] La Régie note l'importance de la validation des besoins sur le terrain et la mise à jour des informations pertinentes au MGA afin de le recalibrer. **Elle demande au Transporteur de faire état, dans son prochain dossier tarifaire, des calibrations découlant de la mise à jour des informations pertinentes au MGA.**

[140] La Régie retient également l'importance des contraintes du réseau pour réaliser la maintenance des équipements. **Elle demande au Transporteur d'inclure dans sa preuve la figure 1 de la pièce B-0105⁶³ montrant la disponibilité du réseau de transport pour la maintenance et les projets sur une base mensuelle ainsi que les données de base chiffrées la soutenant.**

3.3.4 CONCLUSION

[141] Le Transporteur établit un lien entre le niveau de maintenance réalisé et l'évolution des défaillances complètes des sectionneurs et des transformateurs de puissance, qui représentent 45 % des défaillances annuelles d'appareillage électrique. Il n'a pas encore pu établir un lien clair pour les autres familles d'actifs.

[142] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur anticipe des coûts de 54 M\$. La hausse de 9 M\$ par rapport au montant de 2017 s'explique par un besoin annuel récurrent en maintenance pour l'appareillage électrique d'environ 4 M\$⁶⁴ et un besoin additionnel de 5 M\$ associé à la mise à jour des orientations et des arbres décisionnels ainsi que par la mise à jour des coûts observés en 2016.

⁶² Pièce [A-0026](#), p. 154 à 156.

⁶³ Pièce [B-0105](#), p. 16.

⁶⁴ Pièce [B-0008](#), p. 8.

[143] Il précise qu'il est confiant que le montant demandé de 54 M\$ couvre l'ensemble des besoins connus pour tous ses actifs et ajoute, entre autres, qu'il a effectué plusieurs analyses statistiques sur les heures de main-d'œuvre requise, les coûts de matériel et les coûts des services externes⁶⁵.

[144] Le Transporteur mentionne qu'il va poursuivre « *la vigie des meilleures pratiques en gestion d'actifs pour s'assurer d'optimiser les ressources demandées et tenir compte de l'évolution de la connaissance dans le domaine de la fiabilité* »⁶⁶.

[145] Il soutient que la maintenance additionnelle ne vise pas à retarder un remplacement ou prolonger la durée de vie de ses actifs, mais plutôt à éviter les remplacements prématurés causés par une dégradation supplémentaire due à une maintenance insuffisante.

[146] En ce qui a trait au retard de maintenance pour les disjoncteurs et les autres familles d'actifs, le Transporteur constate un retard à la fin de l'année 2016 en maintenance préventive par rapport à la stratégie retenue.

[147] Il précise qu'à l'exception du budget dédié aux transformateurs de puissance, ses budgets de maintenance totale ont peu évolué jusqu'en 2016, malgré l'augmentation de la maintenance corrective depuis 2010, de l'âge du parc d'actifs et des IF⁶⁷.

[148] Dans sa décision D-2017-021, la Régie a approuvé de manière ponctuelle une hausse budgétaire de 45 M\$ pour accroître les activités de maintenance. Dans le présent dossier, le Transporteur réévalue ce besoin à 54 M\$.

[149] Le Transporteur fait valoir que l'âge moyen du réseau n'est pas encore stabilisé vers son nouvel âge moyen dans la trentaine. Il n'est pas en mesure d'estimer avec certitude le niveau de maintenance approprié, tant que le réseau vieillira vers ce nouvel âge moyen⁶⁸.

⁶⁵ Pièce [B-0076](#), p. 11, R6.2.

⁶⁶ Pièce [B-0076](#), p. 12.

⁶⁷ Pièce [B-0076](#), p. 19, R11.1.

⁶⁸ Pièce [A-0030](#), p. 201 et 202.

[150] Il mentionne que la combinaison de l'effet volume et du vieillissement de l'équipement exige plus d'entretien. Ainsi, il fait moins d'interventions avec la même enveloppe que par le passé⁶⁹.

[151] En plaidoirie, le Transporteur allègue les éléments suivants⁷⁰ :

- depuis 2014, les charges réelles excèdent les budgets autorisés;
- l'importance accordée à la maintenance dans le plan directeur;
- l'indicateur d'IF actuel donne un signal fort comme indicateur précurseur;
- les nouveaux objectifs corporatifs mis en place depuis 2017 prennent en considération le taux de réalisation de la maintenance stratégique, avec quatre composantes qui réfèrent aux zones d'accès limité (ZAL), aux disjoncteurs de modèle PK, au nombre d'ordres de travaux systématiques ainsi qu'à la maintenance ciblée stratégique;
- les 12 000 ordres de travail en 2016 et 18 000 en 2017 démontrent une progression marquée de l'activité de maintenance et de l'utilisation adéquate des budgets.

[152] Le Transporteur souligne que l'absence de budget additionnel dédié à la maintenance présente le risque d'une importante augmentation des IF dans le temps. Il fait également valoir que les résultats de sa simulation reposent sur une hypothèse structurellement conservatrice, puisqu'elle ne prend en considération que les transformateurs et les sectionneurs et sans tenir compte de l'effet additionnel des autres appareils. Il soutient avoir démontré, de façon probante, qu'il existe une relation inverse entre l'injection de maintenance supplémentaire et la dégradation, les défaillances, les IF et les interruptions.

[153] L'AQCIE-CIFQ constate que l'effet de spirale représente la plus grande partie du coût des inconvénients. Selon l'intervenant, étant donné que l'effet de spirale est basé sur une diminution du budget alloué à la maintenance préventive due à une augmentation de la maintenance corrective, une augmentation du budget correspondant à cette augmentation du coût de la maintenance corrective éviterait de réduire le budget en

⁶⁹ Pièce [A-0030](#), p. 22.

⁷⁰ Pièce [A-0034](#), p. 44 à 46.

maintenance préventive et éviterait l'effet de spirale. L'AQCIE-CIFQ recommande un montant de 12 M\$ en 2018⁷¹ sur les 54 M\$ demandés par le Transporteur.

[154] L'AHQ-ARQ appuie cette recommandation de l'AQCIE-CIFQ⁷².

[155] À cet égard, le Transporteur réplique par les éléments suivants⁷³ :

- Le montant de 12 M\$ ne couvre que l'effet de spirale pour les transformateurs et les sectionneurs. Ainsi, pour éliminer complètement l'effet de spirale, il faudrait tenir compte des autres familles d'équipement.
- Le Transporteur est d'avis que le budget de 54 M\$ est le scénario qui lui permettra de contrôler le risque de défaillance et la hausse des IF, avec le moins d'impacts à long terme sur les revenus requis.
- Avec le vieillissement du parc d'actifs, l'usure des composantes des équipements est en croissance, ce qui mène ultimement à un bris d'équipements. Pour éliminer l'effet de spirale, il est nécessaire de réaliser la maintenance corrective ainsi que la maintenance conditionnelle, justifiant ainsi le budget additionnel de 54 M\$.
- À défaut d'un budget suffisant, la maintenance corrective poursuivra donc sa croissance. Cette augmentation a des impacts pour le Transporteur :
 - une réduction du niveau de maintenance systématique faisant en sorte que le Transporteur ne pourra connaître l'état réel de son parc d'actifs et prévoir les interventions essentielles afin de maintenir la fiabilité de son réseau de transport, de même que l'obligation de se rendre plus d'une fois sur un même équipement à l'intérieur d'un cycle de maintenance;
 - une intervention en maintenance corrective engendre des coûts plus élevés et nécessite une action non planifiée, ce qui occasionne pour le Transporteur une incapacité à réaliser la totalité du niveau de maintenance prévue.
- La position de l'AQCIE-CIFQ revient à suggérer que le Transporteur intervienne uniquement en maintenance corrective, ce qui est contraire à sa stratégie présentée depuis des années.

⁷¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0022](#), p. 10.

⁷² Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 13.

⁷³ Pièce [B-0130](#), p. 5 à 7.

[156] La FCEI, pour sa part, maintient l'approche qu'elle avait recommandée lors du dossier tarifaire 2017, soit d'autoriser les budgets additionnels en maintenance demandés par le Transporteur en attendant de pouvoir statuer, de manière convaincante, sur le niveau de maintenance optimal. Elle ne s'oppose donc pas aux budgets de maintenance additionnelle demandés par le Transporteur.

[157] D'une part, la FCEI conclut à l'impossibilité d'établir la supériorité de l'un ou l'autre des deux scénarios de maintenance analysés et continue à juger que le scénario de maintenance additionnelle est plus prudent que le statu quo. D'autre part, sur la base des données au 30 septembre 2017, l'intervenante est d'avis que les sommes additionnelles autorisées par la décision D-2017-021 seront dépensées comme prévu⁷⁴.

Opinion de la Régie

[158] L'analyse coûts-bénéfices demandée au Transporteur dans la décision D-2017-021 est complexe et importante. Le développement d'une méthode comparant les coûts et les bénéfices des choix de maintenance pourrait permettre d'optimiser les actions du Transporteur à long terme.

[159] La Régie considère que la preuve présentée au présent dossier est un pas dans la bonne direction. Elle a un certain degré de confiance dans les résultats présentés, considérant les hypothèses et les analyses de sensibilité réalisées par la firme Roland Berger. Elle ne peut cependant conclure que d'autres scénarios alternatifs auraient généré les mêmes conclusions de rentabilité.

[160] La Régie rappelle qu'elle a autorisé, lors du précédent dossier tarifaire, un montant de 45 M\$ en maintenance additionnelle.

[161] Elle retient que le Transporteur a mis à jour le modèle de dégradation des actifs de la catégorie de l'appareillage électrique, afin de prendre en compte l'âge de chaque actif dans ses simulations. Compte tenu de l'effet de l'âge des actifs sur la dégradation et le nombre de défaillances, la Régie est d'avis que la mise à jour du modèle de dégradation constitue une amélioration importante pour les simulations du Transporteur.

⁷⁴ Pièce [C-FCEI-0011](#), p. 8.

[162] La Régie retient également que le montant annuel de 54 M\$, demandé par le Transporteur pour la maintenance additionnelle, couvre les besoins connus pour l'ensemble de ses actifs et que la précision des modèles est d'autant plus augmentée par les analyses statistiques sur les heures de main-d'œuvre requise, les coûts de matériel et des services externes que le Transporteur a réalisées depuis 2016.

[163] À cet égard, la Régie est d'avis qu'un résumé de ces analyses pourrait lui permettre de mieux comprendre la réalité du Transporteur ainsi que tous les efforts consacrés à trouver des solutions quant au vieillissement de son parc d'actifs.

[164] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors de son prochain dossier tarifaire, un résumé des analyses statistiques sur les heures de main-d'œuvre requise, les coûts de matériel et des services externes.

[165] En ce qui a trait au retard de maintenance pour le réseau de transport et aux besoins du Transporteur, la Régie est d'avis que la démonstration de ce dernier est concluante.

[166] Par ailleurs, la Régie juge qu'il est nécessaire de suivre dans quelle mesure le montant requis en maintenance additionnelle permettra au Transporteur de passer d'un mode réactif à un mode préventif, en augmentant la fréquence et l'intensité des activités de maintenance.

[167] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un rapport, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de l'évolution de la situation relative à la maintenance du réseau, en précisant dans quelle mesure le montant accordé par la Régie lui aura permis de maintenir la stabilité et la fiabilité du réseau. En outre, la Régie s'attend à ce que le Transporteur démontre qu'il a pu passer d'un mode réactif à un mode préventif, en augmentant la fréquence et l'intensité des activités de maintenance.

[168] La Régie note que l'âge moyen du réseau n'est pas encore stabilisé vers son nouvel âge moyen dans la trentaine et que le Transporteur ne sait pas avec certitude le niveau de maintenance approprié, tant que le réseau vieillira vers ce nouvel âge moyen.

[169] Enfin, le Transporteur démontre la priorité accordée à la maintenance, compte tenu de ses objectifs fixés :

- l'objectif 2017 du Transporteur de contenir l'augmentation des IF à un niveau inférieur à la croissance moyenne des cinq dernières années;
- le taux de réalisation de la maintenance stratégique dans ses objectifs corporatifs;
- l'objectif de réaliser 100 % de ses inspections, soit de la maintenance systématique, afin de connaître l'état de ses équipements, et 85 % de la maintenance conditionnelle, soit les activités qui sont le plus à risque, afin d'assurer une fiabilité adéquate des équipements⁷⁵;
- le renforcement de la performance par la création d'un CGAT, afin d'améliorer la planification opérationnelle, ainsi que la création d'indicateurs de mesure de performance.

[170] **Pour ces motifs, la Régie autorise, pour l'année témoin 2018, un montant de 54 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.**

4. INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS

4.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[171] Le Transporteur présente, conformément aux décisions rendues par la Régie dans le cadre de ses dossiers tarifaires 2010 et suivants⁷⁶, les résultats de 2012 à 2016 et l'analyse des indicateurs de performance pour quatre catégories : satisfaction de la clientèle, fiabilité du service, évolution des coûts et performance environnementale. Il met également à jour les tableaux récapitulatifs de l'évolution, depuis 2007, de tous les indicateurs de performance retenus à ce jour ainsi que les données de base pour les ratios de coûts.

⁷⁵ Pièce [A-0030](#), p. 192 et 193.

⁷⁶ Décisions [D-2010-032](#), [D-2011-039](#), [D-2012-059](#), [D-2014-035](#), [D-2015-017](#) et [D-2017-021](#).

[172] En ce qui a trait à la qualité de service, le Transporteur a mis en place, après avoir complété sa démarche de consultation, une nouvelle méthodologie pour évaluer la satisfaction d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) par le biais du seul indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution » au lieu des deux indicateurs qui lui étaient applicables, soit « Partenariat qualité avec le Distributeur » et « Partenariat qualité avec les clients de point à point ». Le nouvel indicateur reflète l'évaluation désormais globale, distincte de celle des autres clients du Transporteur et unidirectionnelle, à l'égard des services rendus au Distributeur par le Transporteur. Le résultat de 2016 est de 7,7 sur 10 et sa comparaison avec les années précédentes, selon le Transporteur, est difficile en raison du nombre limité de plans d'action à la base des évaluations des deux dernières années et du changement de méthode.

[173] Questionné sur la possibilité d'un indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Production » et d'un indicateur « Satisfaction des autres clients point à point », le Transporteur répond qu'il traite tous ses clients de point à point de la même façon⁷⁷.

[174] Quant à la note globale de 8,8 relative à l'indicateur « Satisfaction des clients point à point », elle représente la moyenne arithmétique simple des notes attribuées par les clients ayant répondu au sondage, chaque client ayant le même poids⁷⁸.

[175] En matière de fiabilité de service, le Transporteur mentionne, pour 2016, 781 pannes, ce qui est inférieur à la moyenne des cinq dernières années. La durée moyenne des pannes est, quant à elle, en hausse, en raison de l'inondation du sous-sol du poste Notre-Dame à la suite de fortes pluies, privant d'électricité environ 115 000 clients. Sans cet événement, le résultat aurait été légèrement inférieur à la moyenne des cinq dernières années.

[176] Le Transporteur souligne les différences entre les valeurs indiquées dans le présent dossier et celles présentées dans le précédent dossier tarifaire. Dans la formalisation de l'indicateur des IF, il a relevé un doublon dans l'extraction originale des données. La correction des données ne change toutefois pas la tendance générale à la hausse des IF sur la période de cinq ans. L'augmentation de l'indicateur des IF d'environ 6 % pour l'année 2016, comparativement à l'année 2015, s'explique par un accroissement des IF

⁷⁷ Pièce [B-0080](#), p. 9, R2.1.

⁷⁸ Pièce [B-0080](#), p. 9, R2.2.

au niveau des jeux de barres de 20 %, des équipements non conventionnels de 22 % et des transformateurs de 13 %.

[177] Le Transporteur explique les mesures mises en place afin de s'assurer de l'exactitude des données relatives aux IF et le processus d'extraction originale des données :

« Avant 2015, les données étaient extraites manuellement par le biais d'une application informatique utilisée à l'interne, puis importées dans une base de données relationnelle. Depuis 2015, des accès aux bases de données sources ont été octroyés permettant l'automatisation et la standardisation de l'extraction grâce à des algorithmes d'automatisation.

Le système d'étiquetage utilisé fonctionne par emplacement d'exploitation et non par équipement. Sans traitement, il est impossible de déterminer dans quelles familles d'équipements se retrouvent les IF. Des algorithmes de reconnaissance ont été déployés sur l'ensemble des données à chaque mise à jour afin de répertorier les IF et les classer par famille d'équipements.

[...] le Transporteur a découvert un problème avec son traitement automatisé de la donnée. Depuis, les algorithmes ont été validés et sont réutilisés à chaque mise à jour afin d'assurer la qualité des données »⁷⁹.

[178] En termes d'indicateurs de coûts en fonction de la capacité du réseau, pour la période de 2012 à 2018, l'évolution est maintenue en-deçà de la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC), malgré les besoins additionnels liés à la croissance du réseau et au vieillissement du parc d'actifs.

[179] En ce qui a trait aux indicateurs environnementaux, le Transporteur indique qu'il continue de privilégier l'entretien de ses emprises de ligne de façon mécanique, bien qu'il ait recours à l'occasion à l'emploi de phytocides. Par ailleurs, il souligne l'occurrence d'un seul déversement accidentel dont la quantité d'huile est supérieure à 4 000 litres, dont il compte en récupérer l'essentiel.

⁷⁹ Pièce [B-0076](#), p. 33.

[180] EBM recommande à la Régie de ventiler de manière anonyme la note globale de satisfaction de la clientèle pour les clients de point à point⁸⁰.

[181] Le Transporteur réplique que le faible nombre de participants pourrait causer des problèmes de confidentialité et d'identification. Il pourrait survenir qu'un client en contacte d'autres ou produise une cote délibérément basse ou élevée et que, procédant par élimination, il puisse ainsi connaître les résultats octroyés par les autres corépondants au sondage. Il s'agit d'une possibilité que le Transporteur souhaite continuer de proscrire, en maintenant la présentation du sondage selon le format en place depuis plusieurs années⁸¹.

[182] EBM plaide que cela pourrait permettre à un client de point à point de se comparer par rapport aux autres clients desservis par le Transporteur qui transigent sur les interconnexions pour une année donnée⁸².

[183] À cet égard, le Transporteur précise, entre autres, que chacun des clients du service de transport bénéficie des services d'un délégué commercial attiré et que les questions, commentaires, demandes d'informations ou griefs, quels qu'ils soient, sont traités directement, sans délais indus, par ses représentants.

[184] La Régie constate que le Transporteur produit un indicateur de satisfaction de la clientèle de point à point, dont la pondération pour chacun des répondants sera égale, mais qui peut varier selon le nombre de répondants. Elle juge que les informations demandées par EBM ne sont pas pertinentes aux fins de produire cet indicateur. Ainsi, la Régie ne retient pas la proposition d'EBM.

[185] Enfin, la Régie prend acte des résultats présentés par le Transporteur pour les indicateurs de performance. Elle constate qu'un événement ponctuel majeur explique en grande partie la baisse de performance au niveau de la fiabilité du réseau. Elle s'attend à une amélioration notable des résultats des indicateurs concernés en l'absence d'événement majeur.

⁸⁰ Pièce [A-0034](#), p. 179 à 183.

⁸¹ Pièce [B-0130](#), p. 19 et 20.

⁸² Pièce [A-0034](#), p. 179 à 183.

4.2 OBJECTIFS CORPORATIFS

[186] Le Transporteur fait état des objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de la rémunération incitative. En termes d'établissement des revenus requis, il s'agit d'un coût anticipé de 2,2 M\$. Il analyse les résultats de l'année 2016 et présente les objectifs corporatifs établis pour l'année de base 2017⁸³. Les objectifs corporatifs relatifs à l'année témoin 2018 n'ayant pas encore été approuvés par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, le Transporteur n'a pu les déposer au présent dossier.

[187] Pour l'année 2017, le Transporteur 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 :

- le taux de réalisation de la maintenance stratégique, avec une pondération de 3,5 sur 30,0;
- l'évolution de l'IF sur le réseau, avec une pondération de 2,0 sur 30,0;
- le nombre de CHI, avec une pondération de 2,0 sur 30,0.

[188] Le Transporteur a retranché trois objectifs, soit l'IC, la Conformité aux normes de fiabilité de la *North American Electric Reliability Corporation* (NERC) et aux critères du *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC) et les Demandes d'investissement déposées à la Régie.

[189] En audience, le Transporteur fait part de son intention de modifier la composition des indicateurs formant ses objectifs corporatifs 2018 afin de mieux refléter les orientations de son plan stratégique, notamment en ce qui a trait à la qualité du service, au taux de satisfaction de la clientèle, à la santé et sécurité et au déploiement de la gestion de la performance⁸⁴.

[190] L'AHQ-ARQ considère que les cibles de deux des six objectifs reconduits pour 2017, soit le « Bénéfice net réglementaire » et « Réaliser les mises en service de projets », ne sont pas suffisamment ambitieuses, pour un total de 15,0 points sur une possibilité de 24,5, soit 61 %.

⁸³ Pièce [B-0010](#), p. 21 à 29.

⁸⁴ Pièce [A-0026](#), p. 40 et 41.

[191] En ce qui a trait aux nouveaux objectifs, l'intervenant considère également que le taux de réalisation de la maintenance stratégique (3,5 points) n'est pas suffisamment ambitieux pour 2017. L'intervenant remet en cause la pertinence de l'objectif « Limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau », tel que défini.

[192] L'AHQ-ARQ conclut que, pour 20,5 points sur une possibilité de 30, les cibles du Transporteur pour 2017 ne sont pas assez ambitieuses et recommande de ne pas reconnaître, dans les revenus requis 2018 du Transporteur, un montant de 1,1 M\$⁸⁵, soit 50 % des coûts du régime de rémunération incitative selon la performance⁸⁶.

[193] 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.

[194] La Régie prend acte de l'introduction des trois nouveaux indicateurs en lien avec le Plan stratégique 2016-2020 d'Hydro-Québec ainsi que des trois objectifs retranchés. Elle prend également acte des modifications annoncées par le Transporteur quant aux objectifs corporatifs à considérer pour 2018, en suivi de la décision D-2017-021.

[195] En ce qui a trait à l'objectif « Bénéfice net réglementaire », la Régie constate que les chiffres présentés sont établis sur la base du dossier R-3981-2016 et seront ajustés en fonction des décisions rendues dans ce cadre.

[196] Quant à l'objectif « Limiter l'évolution de l'IF sur le réseau », la Régie note que son inclusion dans les objectifs corporatifs 2017 fait suite au dernier dossier tarifaire. Pour ce qui est du taux de réalisation de la maintenance stratégique, la Régie s'attend à ce que les valeurs correspondantes à l'année 2018 soient davantage ambitieuses, compte tenu des efforts et du budget alloués à la maintenance.

[197] La Régie autorise la somme de 2,2 M\$, pour l'année témoin 2018, associée au régime de rémunération incitative.

⁸⁵ $1,1 \text{ M\$} = (2,2 \text{ M\$} - (2,2 \text{ M\$} / 67 \% * 32 \%))$.

⁸⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 22.

5. BALISAGE

[198] En 2016, le Transporteur a participé aux balisages externes de *PA Consulting Group* (PA Consulting) et du BPWG de l'ACÉ.

[199] Le Transporteur présente les résultats des balisages de PA Consulting et de l'ACÉ pour la période de 2011 à 2015.

[200] Il précise que les balisages de l'ACÉ ont été réalisés par le *Committee on Performance Excellence* (COPE) jusqu'en 2011, puis coordonnés et réalisés depuis 2012 par le BPWG.

[201] Par ailleurs, le Transporteur souligne que PA Consulting a cessé ses activités de balisage en 2017 en réaction, notamment, au nombre décroissant de participants.

[202] Le Transporteur informe la Régie de l'état d'avancement de ses démarches de balisage auprès de la firme *First Quartile Consulting* et précise qu'il devrait être en mesure de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les résultats d'un balisage effectué par cette dernière⁸⁷.

[203] Pour ce qui est du *Transmission System Operation* (TSO), étant donné l'absence de collecte de données au cours de la période de 2014 à 2016, le Transporteur ne présente que ses propres résultats pour les années 2013 à 2015. Il demeure à la recherche d'un nouveau balisage à la suite de la suspension des activités de balisage TSO.

[204] 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.**

⁸⁷ Pièce [A-0030](#), p. 223 et 224.

[205] **La Régie demande également au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de présenter les résultats du rapport de balisage de la firme *First Quartile Consulting*⁸⁸.**

6. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

6.1 CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES RECONNUES PAR LA RÉGIE

[206] Le Transporteur présente une synthèse des principales conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues à ce jour ou qui étaient à reconnaître par la Régie au moment du dépôt du présent dossier, tout en fournissant les renvois appropriés aux décisions réglementaires ou aux pièces concernées.

[207] Dans son tableau synthèse, le Transporteur présente l'objet de la décision qui était à rendre par la Régie, dans le cadre du dossier R-4009-2017, comme étant le compte d'écart – norme ASC 715⁸⁹.

[208] Dans sa décision D-2017-125 rendue dans ce dossier le 17 novembre 2017, la Régie a approuvé les modifications aux méthodes comptables découlant des modifications à la norme ASC 715 portant sur les avantages sociaux futurs (ASF)⁹⁰. Elle a également autorisé la création d'un compte d'écart hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les impacts de l'adoption des modifications à la norme comptable ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017.

[209] La Régie constate ainsi que l'objet de sa décision D-2017-125 porte sur les modifications aux méthodes comptables liées aux ASF et sur le compte d'écart – norme ASC 715.

⁸⁸ Pièce [A-0030](#), p. 223 et 224.

⁸⁹ Pièce [B-0062](#), p. 11.

⁹⁰ Décision [D-2017-125](#), p. 11, 16 et 26.

[210] **La Régie demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 20 mars 2018 à 12 h, une mise à jour du tableau 3 de la pièce B-0062 portant sur les principales conventions, méthodes et pratiques comptables qu'elle a reconnues, afin que les modifications aux méthodes comptables liées aux avantages sociaux futurs qui découlent de la norme ASC 715 soient également reflétées dans la colonne Objet.**

6.2 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCART ASC 715

[211] Le Transporteur présente l'évolution du compte d'écart – norme ASC 715 autorisé dans la décision D-2017-125. Le solde de ce compte est estimé à -39,9 M\$ au 31 décembre 2017 et à -40,9 M\$ au 31 décembre 2018.

[212] Compte tenu de la complexité de l'évaluation des impacts à la suite de la modification de la norme, le Transporteur indique n'avoir pu évaluer les impacts spécifiques des travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés (IÉSP) sur ses prévisions 2017 et 2018. Il précise qu'il comptabilisera ces impacts dans le compte d'écart – norme ASC 715 et les présentera lors de son prochain dossier tarifaire, afin d'en disposer à l'année 2019.

[213] Questionné sur les coûts des travaux facturés par le groupe IÉSP, le Transporteur estime que l'impact sur ses revenus requis des MES pour les années 2017 et 2018 serait de l'ordre d'un maximum de 6 M\$⁹¹.

[214] Selon l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, le fait de ne pas connaître précisément le solde réel final ne justifie pas de reporter la disposition du compte d'écart à l'année 2019.

⁹¹ Pièce [B-0081](#), p. 28 et 29.

[215] La FCEI recommande de disposer la totalité du compte aux revenus requis de l'année témoin 2018. L'intervenante mentionne qu'il est courant que l'évaluation des comptes d'écart diffère du solde réel final, ce qui n'empêche pas d'en disposer sur la base d'une prévision. L'intervenante cite, à cet égard, l'exemple des coûts de retraite.

[216] L'AQCIE-CIFQ propose également une disposition du compte d'écart aux revenus requis à l'année témoin 2018, en mentionnant cependant qu'il serait acceptable de conserver un montant de 6 M\$, afin de tenir compte des impacts à venir des travaux facturés par le groupe IÉSP.

[217] La Régie partage le point de vue des intervenants et souscrit aux motifs soumis à l'appui de leur position. Elle note également que le Transporteur s'en remet à elle quant aux modalités de disposition du solde du compte d'écart visé⁹².

[218] En conséquence, la Régie rejette partiellement la demande du Transporteur. Elle ordonne la disposition d'un montant de -33,9 M\$ dans les revenus requis de l'année 2018 provenant du compte d'écart – norme ASC 715.

[219] Pour ce qui est du solde résiduel du compte d'écart – norme ASC 715, lequel devrait inclure les impacts liés aux coûts des travaux facturés par le groupe IÉSP, la Régie demande au Transporteur de présenter une proposition à cet égard dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.

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

[220] Dans sa décision D-2017-021⁹³, la Régie accueillait 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. Dans l'intervalle, elle ordonnait au Transporteur, à compter du présent dossier tarifaire, de déposer une simulation des MES prévues sur un horizon de 10 ans.

⁹² Pièce [B-0091](#), p. 5, R2.1.

⁹³ [Page 45](#), par. 166 et 167.

[221] Le Transporteur dépose au présent dossier la simulation demandée par la Régie⁹⁴.

[222] **La Régie prend acte de ce dépôt et maintient cette exigence pour chacun des dossiers tarifaires du Transporteur. Elle lui demande de présenter cette information sous le format du tableau 4 de la pièce B-0062⁹⁵.**

7. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

7.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES

[223] Dans sa mise à jour de décembre 2017, le Transporteur révisé ses prévisions de dépenses nécessaires à la prestation du service de transport pour l'année témoin projetée 2018 initialement prévues à 1 940,2 M\$, afin de tenir compte d'ajustements qui découlent de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital⁹⁶.

[224] Ainsi, le Transporteur demande à la Régie de déterminer des dépenses totales de 1 941 M\$ pour l'année témoin révisée 2018, soit une hausse de 43,2 M\$ ou 2,3 % par rapport à celles de l'année autorisée 2017. Comparativement aux dépenses de l'année historique 2016, la progression se chiffre à 186,5 M\$ ou 10,6 %.

⁹⁴ Pièce [B-0062](#), p. 14.

⁹⁵ Pièce [B-0062](#), p. 14.

⁹⁶ Pièce [B-0135](#), p. 4.

TABLEAU 1

ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2016-2018

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2016	2017	2017	2017	2018	2018	Variations			
	année historique	autorisé D-2017-049	autorisé D-2017-049 ajustée	année de base	année témoin	année témoin révisée	2018 témoin révisée vs 2017 autorisée D-2017-049		2018 témoin révisée vs 2016 historique	
Charges nettes d'exploitation										
Charges brutes directes	499,6	560,3	558,2	614,4	661,7	661,9	101,6		162,3	
Charges de services partagés	380,0	379,8	381,9	412,9	409,0	409,3	29,5		29,3	
Coûts capitalisés	(146,2)	(149,0)	(149,0)	(157,6)	(168,4)	(168,4)	(19,4)		(22,2)	
Facturation interne émise	(30,9)	(30,0)	(30,0)	(30,6)	(33,1)	(33,1)	(3,1)		(2,2)	
Réduction non attribuée par rubrique (par. 252, D-2017-021)	-	(11,1)	(11,1)	-	-	-	11,1		-	
	702,5	750,0	750,0	839,1	869,2	869,7	119,7	16,0%	167,2	23,8%
Autres charges										
Achats services de transport	19,4	19,2	19,2	19,2	18,5	18,5	(0,7)		(0,9)	
Achats d'électricité	14,9	15,0	15,0	15,5	15,7	15,7	0,7		0,8	
Amortissement	1 013,4	1 087,8	1 087,8	1 058,7	1 060,0	1 060,7	(27,1)		47,3	
Taxes	99,2	99,7	99,7	99,2	105,4	105,4	5,7		6,2	
Facturation interne	(43,4)	(47,6)	(47,6)	(47,8)	(46,4)	(46,8)	0,8		(3,4)	
	1 103,5	1 174,1	1 174,1	1 144,8	1 153,2	1 153,5	(20,6)	-1,8%	50,0	4,5%
Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs	-	-	-	(112,2)	(116,6)	(116,6)	(116,6)		(116,6)	
Frais corporatifs	31,9	35,7	35,7	36,7	38,7	38,7	3,0		6,8	
Écart / coût de retraite	17,1	(15,9)	(15,9)	1,5	(17,4)	(17,4)	(1,5)		(34,5)	
Écart / pénalités liées aux services complémentaires	(0,1)	-	-	-	(0,1)	(0,1)	(0,1)		-	
Écart / norme ASC 715	-	-	-	39,9	-	-	-		-	
misés en service de projets non autorisés	(0,1)	0,8	0,8	0,8	-	-	(0,8)		0,1	
Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis	(46,3)	-	-	-	-	-	-		46,3	
Frais reportés - implantation at application des normes CIP v5	5,1	-	-	-	-	-	-		(5,1)	
Frais reportés - disjoncteurs PK	(50,4)	(38,8)	(38,8)	(35,9)	22,5	22,5	61,3		72,9	
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,4)	(0,4)	(0,4)	(0,5)	(0,6)	(0,6)	(0,2)		(0,2)	
Facturation externe	(8,3)	(7,7)	(7,7)	(7,7)	(8,7)	(8,7)	(1,0)		(0,4)	
Total	1 754,5	1 897,8	1 897,8	1 906,5	1 940,2	1 941,0	43,2	2,3%	186,5	10,6%

Tableau établi à partir de la pièce [B-0135](#), p. 3.

7.2 IMPACTS DES MODIFICATIONS AUX MÉTHODES COMPTABLES QUI DÉCOULENT DE LA NORME ASC 715

[225] À la suite des modifications aux méthodes comptables qui découlent de la norme ASC 715, autorisées par la décision D-2017-125 et appliquées au présent dossier par le Transporteur, la seule composante des ASF, comptabilisée dans les charges nettes

d'exploitation (CNE) et capitalisée dans les actifs, est celle liée au coût des services rendus au cours de la période courante⁹⁷.

[226] Les autres composantes des ASF, telles que l'intérêt sur l'obligation au titre des prestations du régime de retraite et autres régimes, le rendement sur l'actif des différents régimes capitalisés et l'amortissement des pertes actuarielles nettes, sont présentées hors CNE et ne sont plus capitalisées.

[227] De plus, la méthode dorénavant utilisée pour établir la quote-part du Transporteur du coût des autres composantes des ASF est la même que celle utilisée pour allouer le coût des unités corporatives qui ne sont pas considérées dans les services partagés (méthode dite des frais corporatifs), en remplacement de la méthode qui utilisait les salaires de base comme inducteur de répartition.

[228] Le tableau suivant présente le coût des ASF, avant et après les modifications à l'ASC 715 pour la quote-part du Transporteur, ainsi que l'impact sur les revenus requis, pour les années 2017 et 2018.

TABLEAU 2
QUOTE-PART DU COÛT DES ASF DU TRANSPORTEUR
AVANT ET APRÈS LES MODIFICATIONS À L'ASC 715 (M\$)

Quote-part du coût des ASF du Transporteur et impacts de l'ASC 715 sur les revenus requis	2017	2017	2018	Impacts liés à l'ASC 715 sur		
	Données ajustées D-2017-049	Données ajustées ASC 715	Année témoin ASC 715	2017 données ajustées	2017 année de base	2018 année témoin
Masse salariale	30,2	73,7	85,3	43,5	55,2	56,7
Charges de services partagés	11,9	31,4	34,7	19,5	21,1	23,1
Coûts capitalisés	(7,4)	(18,1)	(21,6)	(10,7)	(12,7)	(14,4)
Charges nettes d'exploitation	34,7	87,0	98,4	52,3	63,6	65,4
Autres composantes des ASF	-	(94,7)	(116,6)	(94,7)	(112,2)	(116,6)
Frais corporatifs	1,8	4,3	4,4	2,5	2,8	2,9
Coûts des ASF et impacts liés à l'ASC 715	36,5	(3,4)	(13,8)	(39,9)	(45,8)	(48,3)
Transfert au compte d'écarts ASC 715					39,9	-
Transfert (disposition) au compte d'écarts coût de retraite					5,9	(5,9)
Impacts sur les dépenses nécessaires à la prestation du service					(0,0)	(54,2)
Impact sur le rendement sur la base de tarification					-	(0,1)

Source : Tableau établi à partir des pièces [B-0015](#), p. 7, et [B-0049](#), p. 8 et 12.

⁹⁷ Décision [D-2017-125](#), p. 9.

[229] Le Transporteur indique ne pas être en mesure de quantifier, au présent dossier, l'impact des modifications aux méthodes comptables qui découlent de la norme ASC 715 sur l'amortissement et le rendement sur la base de tarification⁹⁸.

[230] La Régie prend acte des impacts liés aux modifications des méthodes comptables qui découlent de la norme ASC 715 sur les dépenses nécessaires à la prestation du service pour les années 2017 et 2018.

Données comparatives

[231] Au niveau du coût des ASF, la Régie constate que les impacts qui découlent des modifications à l'ASC 715 n'ont pas été identifiés distinctement dans la preuve initiale du Transporteur.

[232] Considérant que les données doivent être comparables aux fins de l'examen des dépenses nécessaires à la prestation du service, il est essentiel pour la Régie d'avoir une information pertinente complète, dès le dépôt initial du dossier, afin d'éviter de procéder par voie de DDR, comme dans le présent dossier.

[233] La Régie note d'ailleurs que le Transporteur, au cours de l'audience, ne manifeste pas d'objection à cet égard⁹⁹.

[234] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter, dans sa preuve initiale, tout impact lié aux dépenses nécessaires à la prestation du service, de façon à ce que les données chiffrées soient comparables entre les années.

7.3 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[235] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur projette, au titre des CNE, un montant de 869,2 M\$, révisé à 869,7 M\$ en décembre 2017 à la suite de la mise à jour du coût du capital. Les CNE représentent 45 % des dépenses nécessaires à la prestation du service en 2018, en croissance de 167,2 M\$ ou 23,8 % par rapport à l'année historique 2016. En excluant les ASF, soit le coût de retraite et les avantages postérieurs à la retraite autres

⁹⁸ Pièce [B-0049](#), p. 6 et 7.

⁹⁹ Pièce [A-0026](#), p. 99 à 105.

(APRA), le montant projeté en 2018 s'établit à 771,3 M\$¹⁰⁰, soit une augmentation de 108,0 M\$ ou 16,3 % par rapport à celui de 663,3 M\$¹⁰¹ de l'année historique 2016.

[236] Selon le Transporteur, le niveau projeté des CNE lui permettra d'intensifier ses activités de maintenance et de poursuivre la mise en place des activités de support à la réalisation des travaux, afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport¹⁰².

[237] Au soutien de sa demande, il fait état des considérations suivantes :

- une intensification des travaux de maintenance comparativement au niveau autorisé en 2017 qui résulte, notamment, d'une révision des stratégies à la suite de vulnérabilités accrues sur certains actifs du réseau de transport constatées à l'automne 2016;
- la mise en place du CGAT pour veiller au déploiement et au suivi des activités à prioriser sur le réseau¹⁰³;
- des travaux préliminaires en lien avec les projets de remplacement des automatismes de sauvegarde (RPTC) et des systèmes SCADA;
- le rehaussement de la force de travail des centres de téléconduite (CT) et du centre de conduite du réseau (CCR), afin d'assurer la robustesse de ces infrastructures stratégiques du réseau de transport¹⁰⁴.

[238] De plus, le Transporteur indique deux ajustements organisationnels apportés à l'automne 2016, ayant fait l'objet de redressements des revenus requis autorisés 2017 :

- le transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur (+11 équivalent temps complet (ÉTC));
- le transfert des activités et des ressources de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la vice-présidence Transformation, santé et sécurité (-24 ÉTC)¹⁰⁵.

¹⁰⁰ Soit 869,7 M\$ moins 90,0 M\$ moins 8,4 M\$ (pièce [B-0015](#), p. 7, tableau 6).

¹⁰¹ Soit 702,5 M\$ moins 17,2 M\$ moins 22,0 M\$ (pièce [B-0015](#), p. 7, tableau 6).

¹⁰² Pièce [B-0064](#), p. 6.

¹⁰³ Pièce [B-0018](#), p. 11.

¹⁰⁴ Pièce [B-0065](#), p. 5 et 6.

¹⁰⁵ Pièce [B-0006](#), p. 5.

[239] Le tableau suivant présente l'ajustement des CNE effectué pour l'année autorisée 2017.

TABLEAU 3
AJUSTEMENT DES DONNÉES DE L'ANNÉE AUTORISÉE 2017

<i>En millions de dollars</i>	GIT¹	Santé sécurité²	Total
Charges brutes directes			
Masse salariale			
Salaires de base	0,9	(2,2)	(1,3)
Temps supplémentaire			
Primes et revenus divers		(0,3)	(0,3)
Avantages sociaux			
Coût de retraite	0,1	(0,2)	(0,1)
Autres avantages sociaux	0,2	(0,4)	(0,2)
Total de la masse salariale	1,2	(3,1)	(1,9)
Autres charges directes			
Dépenses de personnel et indemnités		(0,1)	(0,1)
Services externes		(0,1)	(0,1)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres			
Total des autres charges directes		(0,2)	(0,2)
Charges de services partagés			
Technologies de l'information et des communications	0,2	(0,4)	(0,2)
Innovation			
Centre de services partagés	0,1	(0,2)	(0,1)
Unités corporatives	(1,5)	3,9	2,4
Total des charges de services partagés	(1,2)	3,3	2,1
Total des CNE	-	-	-
ÉTC	11	(24)	(13)

Note 1 : Transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers le Transporteur.

Note 2 : Transfert des activités et des ressources de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Tableau établi à partir de la pièce [B-0006](#), p. 6.

7.3.1 APPROCHE GLOBALE DE TYPE PARAMÉTRIQUE

[240] 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 de type 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.

[241] Le tableau suivant présente l'évaluation, selon 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	2017	Année témoin 2018
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7	744,5
Retrait du budget spécifique						(7,5)	(6,1)
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)	(68,5)	(31,5)	(15,1)
Sous-total	607,7	607,7	616,1	635,4	646,7	652,7	723,3
Inflation à l'IPC (note 1)		9,1	12,4	12,7	12,9	13,1	14,5
Croissance		8,3	19,1	7,2	5,7	11,8	22,9
Efficience paramétrique (note 2)		(9,0)	(12,2)	(12,6)	(12,6)	(13,0)	(14,5)
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	-
Budgets spécifiques		-	-	-	7,5	6,1	35,0
Passage aux PCGR des États-Unis (note 3)		-	-	4,0	-	-	-
Modification à la norme ASC 715 - APRA		-	-	-	-	(11,5)	-
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1	68,5	31,5	15,1	90,0
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7	744,5	871,2

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

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

Note 3 : Charge de désactualisation (0,8 M\$) et avantages sociaux futurs – autres régimes que la retraite (APRA) (3,2 M\$).

Source : Pièce [B-0065](#), p. 22.

[242] Le Transporteur affirme qu'il a adapté cette formule afin de tenir compte des coûts de main-d'œuvre liés à des effectifs déjà en place, des besoins relatifs à la mise à niveau de la maintenance et des coûts additionnels récurrents liés à la conformité aux normes *Critical Infrastructure Protection* (CIP) de la NERC¹⁰⁶.

[243] De plus, le Transporteur applique une réduction de 11,5 M\$ à l'année autorisée 2017 pour refléter l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les APRA.

¹⁰⁶ Pièce [B-0065](#), p. 22.

[244] Selon son application de l'approche paramétrique, le Transporteur estime à 871,2 M\$ les CNE projetées pour l'année témoin 2018. Il soutient que ce montant est comparable aux besoins qu'il présente pour l'année témoin 2018¹⁰⁷.

[245] La cible d'efficacité utilisée par le Transporteur est de 2 %. Le Transporteur intègre, par ailleurs, un taux d'inflation projeté de 2 % et un facteur relatif à la croissance du réseau de 1,542 %, pour un montant de 22,9 M\$¹⁰⁸. Dans sa mise à jour de décembre 2017, le Transporteur révisé ce dernier montant qui passe à 23,1 M\$ pour l'année témoin 2018, après application d'un facteur de 1,555 %¹⁰⁹.

[246] La Régie constate que le Transporteur propose d'ajuster la formule paramétrique pour refléter l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les APRA uniquement. Toutefois, elle juge que l'ajustement ne doit pas se limiter aux APRA, mais doit également considérer le coût de retraite, autre rubrique des CNE affectée par la modification comptable à la norme ASC 715. Bien que cette modification soit sans impact sur le niveau de la formule paramétrique en 2018, elle a pour effet d'augmenter le coût de retraite 2017 à 78,9 M\$¹¹⁰.

[247] De plus, tel qu'exprimé dans sa décision D-2017-021¹¹¹, la Régie ne juge pas utile de revoir la formule paramétrique dans le cadre du présent dossier.

[248] La Régie applique la formule paramétrique, telle que définie dans ses décisions D-2009-015¹¹² et D-2014-035¹¹³. Elle rappelle que l'objectif premier de la formule est de renseigner sur l'évolution des CNE en relation avec l'inflation et le niveau des activités du Transporteur. Ainsi, la formule ne doit pas être modifiée en fonction de besoins additionnels du Transporteur, tel qu'effectué par ce dernier dans le présent dossier.

[249] Par ailleurs, la Régie tient compte de la mise à jour du coût du capital effectuée en décembre 2017 pour évaluer le montant établi pour la croissance des activités.

[250] En ce qui a trait au facteur d'efficacité, la Régie juge raisonnable la proposition du Transporteur d'une cible de 2 %, eu égard aux mesures d'amélioration de l'efficacité

¹⁰⁷ Pièce [B-0065](#), p. 22.

¹⁰⁸ Pièce [B-0065](#), p. 10 et 11.

¹⁰⁹ Pièce [B-0135](#), p. 5.

¹¹⁰ Pièce [B-0015](#), p. 7.

¹¹¹ [Page 52](#), par. 186.

¹¹² [Pages 39 et 40](#).

¹¹³ [Page 74](#), par. 323.

qu'il a décrites. Elle constate que ce taux correspond au pourcentage qu'elle a retenu depuis 2014¹¹⁴.

[251] En conséquence, la Régie fixe à 2 % la cible d'efficience, pour l'année témoin 2018, aux charges nettes d'exploitation.

[252] En ce qui a trait aux budgets spécifiques, la Régie considère, pour l'année témoin 2018, le montant approuvé dans la section 7.3.2 de la présente décision, soit 32,5 M\$.

[253] La Régie présente au tableau 5 ci-dessous les résultats obtenus par l'application de la formule paramétrique.

TABLEAU 5
CHARGES NETTES D'EXPLOITATION SELON LA FORMULE PARAMÉTRIQUE
DE LA RÉGIE

<i>En millions de dollars</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7	738,1
Retrait des budgets spécifiques						(7,5)	(6,1)
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)	(68,5)	(31,5)	(78,9)
Sous-total	607,7	607,7	616,1	635,4	646,7	652,7	653,1
Budgets spécifiques					7,5	6,1	32,5
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1	68,5	31,5	78,9	90,0
Inflation à l'IPC (1,5 % en 2013 et 2 % ensuite)		9,1	12,4	12,7	12,9	13,1	13,1
Croissance		8,3	19,1	7,2	5,7	11,8	23,1
Efficience (1,5 % en 2013 et 2 % ensuite)		(9,0)	(12,2)	(12,6)	(12,6)	(13,0)	(13,1)
Passage aux PCGR des États-Unis				4,0			
Modification à la norme ASC 715 - APRA						(11,5)	
Charges nettes d'exploitation	633,2	699,1	703,5	715,2	691,7	738,1	798,7

Note : Dans le calcul de la croissance, la valeur actualisée des charges d'entretien et d'exploitation (CEE) occasionnées par les ajouts au réseau sur une période de 20 ans est établie à 15 % de 2013 à 2015 et 19 % les années suivantes. Ces pourcentages sont identiques à ceux utilisés par le Transporteur.

Tableau établi à partir des pièces [B-0015](#), p. 7, [B-0065](#), p. 11 et 22, tableaux 3 et 8, et [B-0135](#), p. 5, du dossier R-3823-2012 (pièces [C-HQT-0028](#) et [C-HQT-0133](#)), du dossier R-3903-2014 (pièces [B-0016](#) et [B-0096](#)), du dossier R-3934-2015 (pièces [B-0015](#) et [B-0102](#)), du dossier R-3981-2016 (pièces [B-0016](#) et [B-0147](#)) ainsi que de la décision [D-2014-035](#), p. 75, tableau 16.

[254] Ainsi, le résultat obtenu par l'application de la formule paramétrique est de 798,7 M\$ et non de 871,2 M\$, tel qu'estimé par le Transporteur.

¹¹⁴ Décision [D-2014-035](#), p. 30.

7.3.2 BUDGETS SPÉCIFIQUES

[255] Dans ses décisions D-2011-039 et D-2012-059, la Régie établissait comme suit les caractéristiques et les critères d'admissibilité des activités à inclure dans un budget spécifique :

« [182] Ainsi, les charges portées à un budget spécifique ne devraient comprendre que des coûts reliés à des opérations ponctuelles comportant des objectifs spécifiques et à durée déterminée dont on peut cerner le début et la fin »¹¹⁵.

« [230] La Régie juge que pour se qualifier à titre de budget spécifique, une activité doit avoir une fin. De plus, la Régie estime qu'un seuil de 2,5 M\$ pour les activités à inclure dans un budget spécifique doit être annuel »¹¹⁶.

[256] Le montant des budgets spécifiques pour l'année témoin 2018 proposé par le Transporteur se chiffre à 35,0 M\$. Le Transporteur présente l'évolution des coûts associés aux budgets spécifiques de 2016 à 2018.

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DES BUDGETS SPÉCIFIQUES

Description	Année historique 2016	2017		Année témoin 2018	Variation 2018 vs D-2017-049
		D-2017-049 ¹	Année de base		
Normes CIP	14,4	6,1	5,7	4,6	(1,5)
Automatisme RPTC et SCADA ²			9,8	14,4	14,4
Maintenance conditionnelle prioritaire				8,0	8,0
Travaux d'inspection des MALT ³				8,0	8,0
Total	14,4	6,1	15,5	35,0	28,9

Note 1 : Aucun impact suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

Note 2 : Remplacement d'un automatisme de sauvegarde (automatisme RPTC) et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport (SCADA).

Note 3 : Travaux d'inspection des mises à la terre (MALT).

Source : Pièce [B-0065](#), p. 13, tableau 4.

¹¹⁵ Décision [D-2011-039](#), p. 45.

¹¹⁶ Décision [D-2012-059](#), p. 57.

Normes CIP

[257] Le coût de conformité du Transporteur aux normes CIP, pour l'année témoin 2018, se chiffre à 17,0 M\$, dont 4,6 M\$ en coûts spécifiques pour l'implantation et l'application des normes et 12,4 M\$ de coûts récurrents pour le maintien de la conformité¹¹⁷.

[258] Le tableau ci-après présente l'évolution des besoins exprimés par le Transporteur, selon les différentes versions des normes CIP.

TABLEAU 7
ÉVOLUTION DES COÛTS – CONFORMITÉ AUX NORMES CIP SELON LES VERSIONS 6 ET 7
(M\$)

Version - M\$	2016						2017						2018		
	D-2016-046			Année historique			D-2017-049			Année de base			Année témoin		
	Récurrent	Spécifique	Total	Récurrent	Spécifique	Total	Récurrent	Spécifique	Total	Récurrent	Spécifique	Total	Récurrent	Spécifique	Total
V5	2,5	7,5	10,0	1,2	13,7	14,9									
V5 et V6				6,9	0,7	7,6									
V6				0,1	0,0	0,1	12,4	6,1	18,5	12,3	5,7	18,0	12,4	4,1	16,5
V7														0,5	0,5
Total	2,5	7,5	10,0	8,2	14,4	22,6	12,4	6,1	18,5	12,3	5,7	18,0	12,4	4,6	17,0

Source : Pièce [B-0091](#), p. 14.

[259] Le Transporteur indique qu'il poursuit ses travaux relatifs à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité à la version 6 des normes CIP, en prévision de leur mise en vigueur au 1^{er} septembre 2018¹¹⁸.

[260] Le Transporteur entend se conformer à la version 7 des normes CIP à compter de 2018¹¹⁹.

[261] Pour les activités spécifiques, il mentionne qu'elles s'élèvent à 4,6 M\$ pour l'année témoin 2018, soit une baisse de 1,5 M\$ par rapport au montant autorisé de l'année 2017.

¹¹⁷ Pièce [B-0065](#), p. 14.

¹¹⁸ Pièce [B-0065](#), p. 13.

¹¹⁹ Pièce [B-0065](#), p. 16.

[262] La Régie juge raisonnable le montant spécifique de 4,6 M\$ de charges non récurrentes projeté par le Transporteur à l'année témoin 2018 pour l'implantation et l'application des normes CIP.

[263] En conséquence, la Régie autorise, à titre de budget spécifique pour l'année témoin 2018, le montant de 4,6 M\$ pour l'implantation et l'application des normes CIP.

[264] En ce qui a trait aux activités récurrentes de 12,4 M\$, le Transporteur estime que l'évolution des coûts sur la période de 2016 à 2018 permet de constater une stabilité à la suite de la mise en place des activités de maintien de la conformité, étant donné que ces activités ont débuté en milieu d'année 2016 et n'ont couvert une année complète qu'à compter de 2017¹²⁰. Il souligne, malgré une augmentation de l'inventaire du nombre d'actifs assujettis, une stabilité du budget qu'il explique par une plus grande expérience dans le maintien de la conformité aux normes et des investissements en automatisation des processus¹²¹.

[265] Le Transporteur présente ses principales activités récurrentes pour le maintien de sa conformité aux normes CIP à l'année témoin 2018. Les activités récurrentes communes à toutes les normes CIP sont illustrées au tableau suivant.

TABLEAU 8
ACTIVITÉS RÉCURRENTES POUR LE MAINTIEN DE LA CONFORMITÉ À L'ENSEMBLE DES
NORMES CIP À L'ANNÉE TÉMOIN 2018

Normes / Exigences CIP-NERC	Description
Toutes les normes/exigences	Documentation et suivi des enjeux de conformité, des exceptions liées à la faisabilité technique (TFE) et plans de redressement de même que la coordination des activités d'ajustement dont l'opérationnalisation des procédures et processus
	Suivi de l'état de conformité, incluant la validation des contrôles et pièces justificatives de même que les statuts périodiques
	Gestion, coordination et suivi des activités et projets de mise en conformité
	Déploiement de contrôle en installation
	Mise en conformité des systèmes de protection et d'automatisme Gestion de l'inventaire des actifs électroniques assujettis

Extrait de la pièce [B-0016](#), p. 26, tableau A3-1.

¹²⁰ Pièce [B-0065](#), p. 14.

¹²¹ Pièce [B-0065](#), p. 18.

[266] Le Transporteur précise que les activités présentées au tableau 8 ci-dessus étaient déjà réalisées dans la version 3 des normes CIP.¹²²

[267] Le Transporteur souligne qu'il n'était pas en mesure de suivre distinctement les coûts directement liés aux activités récurrentes de maintien de la conformité aux normes CIP avant le 15 juin 2015, puisque ce n'est qu'à partir de cette date que les activités liées aux normes CIP ont été centralisées et des ressources ont été dédiées au maintien de la conformité à ces normes¹²³.

[268] La Régie rappelle que c'est à compter du dossier R-3929-2015, qui mettait en place un compte de frais reportés pour des activités liées à l'implantation de la version 5 des normes CIP, que le Transporteur a été en mesure de suivre distinctement les coûts afférents à ces activités non récurrentes de conformité aux normes CIP¹²⁴.

[269] La Régie comprend que, du fait de la centralisation des activités liées aux normes CIP, le suivi de l'évolution des coûts de conformité à ces normes s'effectue de façon globale. En conséquence, elle est d'avis que le tableau 7 pourrait inclure des coûts pour des activités récurrentes partiellement réalisées dans la version 3 des normes CIP avant juin 2015.

[270] Dans ce contexte, le Transporteur n'a pas convaincu la Régie de la justesse du montant projeté de 12,4 M\$ pour l'année témoin 2018. **La Régie considère que le budget récurrent demandé pour 2018 est surévalué et autorise ainsi un montant de 11,4 M\$ pour les activités récurrentes liées aux normes CIP.**

[271] La Régie considère qu'une demande de budget additionnel récurrent pour l'accroissement d'une activité de base existante doit refléter uniquement les coûts additionnels par rapport au niveau des activités de base existantes dans l'enveloppe globale des CNE. Ainsi, les budgets additionnels devraient inclure uniquement l'impact à la marge des nouvelles activités sur les tarifs.

[272] En outre, la Régie est d'avis que l'évolution des coûts des activités récurrentes selon les versions des normes CIP constitue une information pertinente pour une prise de

¹²² Pièces [B-0076](#), p. 57.

¹²³ Pièces [B-0076](#), p. 57, et [B-0091](#), p. 12.

¹²⁴ Décision [D-2015-133](#).

décision éclairée quant à la justesse du montant à autoriser. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, une mise à jour du tableau R7.1 de la pièce B-0091¹²⁵.**

Automatisme RPTC et systèmes SCADA

[273] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur demande un budget spécifique de 14,4 M\$ pour des travaux d'analyse préliminaire, afin de présenter ultimement, pour autorisation, le projet de remplacement de l'automatisme RPTC et le projet de remplacement des systèmes SCADA.

[274] Le Transporteur fait valoir que les systèmes actuels sont désuets. Il soutient qu'il doit mettre en place les bases d'une transformation technologique de son réseau requérant, notamment, le remplacement de l'automatisme RPTC par un automatisme reflétant la technologie actuelle numérique, dans plus de 20 postes du réseau de transport à 735 kV ainsi que dans plus de 180 postes satellites. Quant aux systèmes SCADA, ils doivent être remplacés pour répondre adéquatement aux exigences de fiabilité¹²⁶.

[275] La Régie note que l'automatisme RPTC et les systèmes SCADA sont en fin de vie utile. Elle constate également que le remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA constituent des projets structurants pour le réseau de transport. Par ailleurs, compte tenu de sa décision D-2017-090¹²⁷, la Régie considère que le Transporteur a absorbé une portion de ses coûts d'analyse préliminaire. Elle retient également que les coûts de 14,4 M\$, prévus aux CNE, ne sont pas capitalisables¹²⁸.

[276] **En conséquence, la Régie autorise, à titre de budget spécifique, le montant de 14,4 M\$ pour les travaux d'analyse préliminaire des projets de remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA.**

[277] **Elle demande également au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, un suivi des coûts et des activités d'analyse préliminaire des projets de remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA.**

¹²⁵ Pièce [B-0091](#), p. 14.

¹²⁶ Pièce [B-0065](#), p. 18 et 19.

¹²⁷ [Page 17](#), par. 56.

¹²⁸ Pièce [A-0028](#), p. 146, 221 et 222.

Maintenance conditionnelle prioritaire

[278] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur demande un budget spécifique de 8,0 M\$ pour réaliser la maintenance conditionnelle sur les équipements dont une défaillance pourrait porter atteinte à la sécurité et générer des mesures de prévention contraignantes pour l'exploitation et la maintenance du réseau. À titre d'exemple, il cite les bris avec projection, lesquels peuvent entraîner la mise en place de mesures de sécurité contraignantes (ZAL)¹²⁹.

[279] Le Transporteur mentionne que cette maintenance, prévue être réalisée d'ici la fin de 2018, vise 100 interventions prioritaires, à la suite de recommandations techniques (3 M\$) et 1 400 inspections, réparations ou remplacements de composantes sur des équipements à impact élevé sur la sécurité (5 M\$). Il rappelle que le but de ces interventions est de lever les contraintes d'exploitation afin de lui permettre d'exploiter les équipements de façon sécuritaire.

[280] Il présente les bénéfices associés à la réalisation des interventions préventives sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité :

- amélioration de la réalisation des activités de maintenance ou de projet à la suite de la levée des contraintes opérationnelles associées à des ZAL;
- facilitation de l'octroi de retraits pour effectuer des interventions sur le réseau à la suite de la levée des restrictions d'exploitation sur des appareils;
- réduction, de façon indirecte, des impacts d'un bris d'appareil sur la sécurité du public et des travailleurs.

[281] À l'appui de sa demande d'un budget pour la maintenance conditionnelle prioritaire, il invoque essentiellement la flexibilité opérationnelle, l'augmentation des IF, la sécurité des travailleurs et la réduction de la superficie des ZAL¹³⁰.

¹²⁹ Pièce [B-0065](#), p. 20.

¹³⁰ Pièce [B-0128](#), p. 26.

[282] Le Transporteur précise le suivi des activités et des coûts de maintenance conditionnelle prioritaire qu'il doit effectuer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire :

« La maintenance conditionnelle prioritaire comprend des réparations ou remplacements de composantes sur des équipements. En ce sens, les informations qui pourraient faire l'objet d'un suivi pour le prochain dossier tarifaire sont le nombre d'interventions, l'équipement visé par l'intervention et les coûts »¹³¹.

[283] La Régie retient le fait qu'il existe un lien entre le budget pour la maintenance conditionnelle prioritaire et la mesure liée à la diminution de la superficie des ZAL, afin d'améliorer la disponibilité des installations. Elle retient également le fait qu'une réduction de ce budget pourrait avoir un impact sur le taux de réalisation des projets¹³².

[284] De ce fait et compte tenu des effets bénéfiques associés à la réalisation des interventions préventives sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité, la Régie autorise le budget spécifique de 8 M\$ pour la maintenance conditionnelle prioritaire.

[285] De plus, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les éléments de suivi de la maintenance conditionnelle prioritaire proposés au présent dossier, soit le nombre d'interventions, l'équipement visé par l'intervention et les coûts.

Travaux d'inspection des mises à la terre

[286] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur demande un budget spécifique de 8,0 M\$ pour des travaux d'inspection des mises à la terre (MALT) pour effectuer un diagnostic et apporter les correctifs requis aux MALT, afin de respecter les encadrements en vigueur.

¹³¹ Pièce [B-0091](#), p. 7, R3.2.

¹³² Pièce [A-0028](#), p. 166.

[287] Il prévoit effectuer, sur une période de trois ans, les activités suivantes :

- relevés des dommages et correctifs à la suite du constat de 732 vols dans 263 postes entre 2007 et 2012 et de 126 vols dans 93 postes entre 2013 et 2016;
- mise à jour des plans et des relevés de continuité requis dans plusieurs installations à la suite de leur altération dans différentes circonstances.

[288] Le Transporteur indique que la situation a été temporairement corrigée dans plusieurs installations à la suite des vols, mais que les travaux pour corriger la situation de façon permanente ne sont pas tous complétés. Il précise avoir identifié 278 installations prioritaires dans lesquelles il doit valider la conformité de la grille des MALT, après quoi il entend prioriser les correctifs à réaliser en fonction des risques sur la fiabilité du réseau et sur la sécurité des travailleurs.

[289] À la suite du constat sur l'état et la conformité des MALT, le Transporteur entend se doter d'une approche différente, basée sur un diagnostic global de la situation, plutôt que d'une approche de projet à la pièce. Il mentionne enfin avoir modifié ses procédures à la suite du constat de la non-conformité, en mettant en place un programme provincial de réparations et une nouvelle procédure de conception pour les MALT¹³³.

[290] Le Transporteur indique, par ailleurs, que les coûts d'inspection des MALT ne sont pas inclus dans le suivi des coûts de maintenance directs, puisque ces travaux sont réalisés à l'externe¹³⁴.

[291] Il précise que les projets d'investissement pour les MALT, qui avaient été surestimés en 2015, représentent des interventions faisant suite à des vols et poursuivent le même objectif de mise en conformité des installations que le budget spécifique demandé¹³⁵.

[292] Le Transporteur précise que les interventions visées par les travaux d'inspection des MALT comprennent, en plus des inspections (5,5 M\$), des travaux de réparations et correctifs qui ne satisfont pas aux critères de capitalisation (2,5 M\$)¹³⁶.

¹³³ Pièce [B-0076](#), p. 52 à 54.

¹³⁴ Pièce [B-0076](#), p. 55, R23.1.1.

¹³⁵ Pièce [B-0076](#), p. 53, R22.2.

¹³⁶ Pièces [B-0105](#), p. 28 et 29, et [A-0026](#), p. 194 et 195.

[293] En ce qui a trait aux correctifs des MALT, il s'agit d'une activité existante qui, les années précédentes, était réalisée à même l'enveloppe globale des CNE. Le Transporteur affirme qu'il ne peut identifier son coût, mais qu'il serait en mesure d'effectuer un suivi de l'avancement et des coûts liés aux diagnostics des 278 installations et des correctifs appliqués aux 50 installations¹³⁷.

[294] La Régie considère que la mise en conformité des MALT constitue une activité nécessaire au réseau de transport. Toutefois, elle constate que le Transporteur a décidé de retarder la réalisation des correctifs des MALT, malgré les écarts favorables aux revenus requis depuis 2008.

[295] La Régie est, de plus, préoccupée par l'ajout d'un budget spécifique pour des activités de base existantes, sans qu'il n'y ait de modification particulière au contexte d'affaires dans lequel le Transporteur évolue.

[296] Elle comprend que les correctifs, associés à un montant de 2,5 M\$, reflètent l'ensemble des correctifs prévus aux CNE à l'année témoin 2018, puisqu'il s'agit d'activités de base existantes et que leurs coûts feront l'objet d'un suivi. De plus, le Transporteur doit suivre l'ensemble des correctifs aux CNE, puisqu'il ne fait pas de comptabilité à la marge pour les activités additionnelles aux activités de base¹³⁸.

[297] Bien que le Transporteur ne soit pas en mesure d'estimer le coût des activités de base existantes dans l'enveloppe globale des CNE, la Régie réitère qu'elle juge que le Transporteur devrait demander des budgets additionnels uniquement pour les activités additionnelles.

[298] Le fait que le Transporteur demande un budget spécifique pour l'ensemble des coûts aux CNE pour les correctifs des MALT, plutôt qu'un montant additionnel pour des interventions additionnelles, complexifie la détermination du montant additionnel requis.

[299] La Régie note également une diminution du nombre de vols au fil des années, telle que constatée par le Transporteur.

¹³⁷ Pièces [A-0026](#), p. 217, [A-0028](#), p. 144 et 145, et [B-0076](#), p. 53 et 55.

¹³⁸ Pièce [B-0018](#), p. 5.

[300] Pour ces motifs, la Régie reconnaît un budget spécifique de 5,5 M\$ pour le diagnostic de 278 installations prioritaires. **Toutefois, elle juge que la demande du Transporteur d'un montant additionnel de 2,5 M\$ pour apporter des correctifs à la conformité des MALT est non justifiée.**

[301] **Ainsi, la Régie autorise, à titre de budget spécifique, un montant de 5,5 M\$ pour les travaux d'inspection des MALT. Elle demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de déposer un suivi de l'avancement et des coûts des diagnostics des 278 installations prioritaires, tel qu'il l'a proposé.**

[302] **Compte tenu des conclusions émises ci-dessus, la Régie autorise, à titre de budgets spécifiques pour l'année témoin projetée 2018, un montant de 32,5 M\$.**

7.3.3 ÉLÉMENT IMPRÉVU SURVENU EN 2017

[303] Le Transporteur fait état d'un incident mortel survenu en avril 2017 au poste Rockfield, alors qu'un sous-traitant effectuait des travaux à l'intérieur d'un bâtiment. Pour éviter qu'un événement similaire ne se reproduise, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail lui recommande d'installer des systèmes de protection aux 45 postes de conception similaire à ce poste sur le territoire du Québec¹³⁹.

[304] Le Transporteur mentionne que le budget des investissements 2018 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ inclura ces installations, dont le coût sera majoritairement capitalisable aux actifs déjà en place¹⁴⁰.

7.3.4 SUIVI DES COÛTS DE MAINTENANCE DIRECTS

[305] Dans sa décision D-2017-021¹⁴¹, la Régie demandait au Transporteur de déposer un rapport reflétant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au cours des six premiers mois de 2017 ainsi qu'un suivi des coûts de

¹³⁹ Pièce [B-0065](#), p. 21.

¹⁴⁰ Pièce [A-0028](#), p. 142 et 220.

¹⁴¹ [Pages 27 et 59](#), par. 68 et 213.

maintenance réels et projetés contenus dans les rubriques suivantes des revenus requis : « Services externes et Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres » (Stocks et autres).

[306] Le Transporteur indique qu'il n'est pas en mesure de produire un suivi des coûts de maintenance additionnelle ni de faire rapport de l'utilisation du montant de 45 M\$ de charges en maintenance additionnelle, autorisé par la décision D-2017-021¹⁴², car il ne tient pas de comptabilité par activité¹⁴³.

[307] Le tableau suivant présente l'évaluation, par le Transporteur, des coûts globaux de maintenance directs sur la période de 2016 à 2018.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DES COÛTS DE MAINTENANCE DIRECTS

Composantes (M\$)	Réel 2016	2017		Année Témoin 2018
		D-2017-049 ¹	Année de base	
Contribution directe de main d'œuvre²	185	195	214	214
Autres charges directes	63	107	92	93
Autres charges directes liées aux heures	51	87	72	73
<i>Dépenses de personnel</i>	1	-	2	2
<i>Services externes</i>	9	26	19	17
<i>Stock, achat de biens, ressources financières, locations de biens et autres</i>	41	61	51	54
Autres charges directes non liées aux heures	12	20	20	20
<i>Services externes (maîtrise de la végétation)</i>	12	20	20	20
Facturation interne	20	24	27	26
Imputations spécifiques	5	15	13	13
Total des coûts de maintenance	273	341	346	346
Heures de maintenance	1 458 429	1 525 016	1 650 358	1 633 120
Taux horaire moyen (\$/heure)				
Contribution directe de main d'œuvre ²	127	128	129	131
Autres charges directes liées aux heures	45	73	55	57

Note 1 : Aucun impact suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

Note 2 : Excluant charge de retraite.

Source : Pièce [B-0018](#), p. 8.

¹⁴² [Page 27](#), par. 68.

¹⁴³ Pièce [B-0018](#), p. 5 et décision [D-2017-021](#), p. 21, par. 39.

[308] Le Transporteur mentionne que cette information se raffînera au fil du temps :

« Le Transporteur précise également qu'il s'agit d'une première proposition d'information de gestion ayant pour but de présenter les sommes globales allouées à la maintenance. Cette information de gestion se raffînera au fur et à mesure de l'expérience acquise par le Transporteur, lui permettant ainsi d'élargir le périmètre des coûts alloués à la maintenance »¹⁴⁴.

[309] Le Transporteur présente l'état d'avancement global de la mise en œuvre de la maintenance au 30 juin et au 30 septembre 2017. L'état d'avancement au 30 septembre 2017, reflété dans le tableau ci-dessous, le conduit à se déclarer confiant de réaliser les travaux de maintenance planifiés et d'atteindre sa prévision de coûts pour l'année de base 2017¹⁴⁵.

TABLEAU 10
ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE DE LA MAINTENANCE ADDITIONNELLE
AU 30 SEPTEMBRE 2017

Composantes (M\$)	Réel 2016	D-2017-049	Année de base 2017	2016	2017
				30-sept	30-sept
Contribution directe de main d'œuvre	185	195	214	136	161
Autres charges directes	63	107	92	41	59
Autres charges directes liées aux heures	51	87	72	35	51
Dépenses de personnel	1	-	2	1	1
Services externes	9	26	19	6	7
Stock, achat de biens, ressources financières, locations de biens et autres	41	61	51	28	43
Autres charges directes non liées aux heures	12	20	20	6	8
Services externes (maîtrise de la végétation)	12	20	20	6	8
Facturation interne	20	24	27	14	13
Imputations spécifiques	5	15	13	5	8
Total des coûts de maintenance	273	341	346	196	241
Heures de maintenance	1 458 429	1 525 016	1 650 358	1 079 372	1 255 253
Taux horaire moyen (\$/heure)					
Contribution directe de main d'œuvre	127	128	129	127	128
Autres charges directes liées aux heures	45	73	55	42	51

Source : Pièce B-0076, p. 46.

¹⁴⁴ Pièce B-0018, p. 5.

¹⁴⁵ Pièce B-0076, p. 46, tableau R20.2.

[310] Pour l'année de base 2017, le Transporteur mentionne un impact favorable de 10 M\$ et 4 M\$ respectivement, au niveau des rubriques des Stocks et autres ainsi que des Services externes, par rapport à l'année autorisée 2017, en raison de nouveaux postes qui ont été comblés par un plus grand nombre de nouveaux employés temporaires.

[311] Le Transporteur a revu, pour l'année de base 2017 et l'année témoin 2018, sa stratégie technique en matière de maintenance et les coûts directs qui y sont associés, par rapport à ceux autorisés par la décision D-2017-021¹⁴⁶.

[312] Pour l'année de base 2017, le Transporteur rappelle, dans le cadre de la centralisation de la prise de décision, la mise en place d'un CGAT pour veiller au déploiement et au suivi des activités à prioriser sur le réseau. Les activités du CGAT sont réalisées par quatre unités dont l'unité planification opérationnelle chargée d'élaborer un plan opérationnel consolidé (POC) et l'unité soutien aux activités de transport, responsable, entre autres, de la mise à jour de l'inventaire appuyant l'élaboration du POC, de l'ensemble du support aux gestes administratifs du personnel d'installation et du support centralisé des outils. Le Transporteur ajoute que le CGAT élabore des indicateurs visant le suivi des activités de maintenance et de projets prévues au POC¹⁴⁷.

[313] Le Transporteur affirme qu'il suit quatre indicateurs portant sur la maintenance stratégique qu'il définit comme une maintenance d'importance :

« [...]

- *Le suivi de la maintenance systématique, qui compare de façon hebdomadaire le nombre d'interventions réalisées par rapport au nombre d'interventions planifiées ainsi qu'un avancement cumulatif annuel;*
- *Le suivi de la maintenance ciblée, qui compare de façon hebdomadaire le nombre d'interventions réalisées par rapport au nombre d'interventions planifiées ainsi qu'un indicateur cumulatif annuel de réalisation;*
- *Le suivi de la superficie des ZAL, qui compare de façon hebdomadaire la superficie réduite par rapport à la cible planifiée;*
- *Le suivi des remplacements de disjoncteurs de type PK, qui compare de façon quotidienne le nombre de remplacements réalisés par rapport au nombre de remplacements planifiés ainsi qu'un indicateur cumulatif annuel de réalisation.*

¹⁴⁶ Pièces [B-0017](#), p. 14, tableau 8, [B-0018](#), p. 8 et 9, et [B-0091](#), p. 9, R4.2.

¹⁴⁷ Pièces [B-0018](#), p. 11, [B-0065](#), p. 5, [B-0076](#), p. 48 à 49, et [A-0026](#), p. 27, 28 et 165.

[...] »¹⁴⁸.

[314] Quant à l'interaction entre le MGA et le CGAT, le Transporteur explique que le MGA quantifie les ressources requises en coûts, en heures de main-d'œuvre et en niveau d'interventions à réaliser, lesquels servent d'intrants au cadre financier, au plan de main-d'œuvre et POC¹⁴⁹.

[315] Le Transporteur explique les changements apportés à l'organisation du travail par le CGAT :

- la centralisation de la prise de décision;
- la réorganisation des territoires pour rapprocher les gestionnaires des activités quotidiennes;
- la création des postes de préparateur de travaux, pour la gestion des prérequis des travaux et de chef de projets;
- l'accroissement des employés affectés au soutien opérationnel terrain¹⁵⁰.

[316] Tel que déjà mentionné dans la section 3.3.4 de la présente décision, le Transporteur précise ses objectifs de réalisation par type de maintenance préventive, soit 100 % pour la maintenance systématique et 85 % pour la maintenance conditionnelle tributaire de la maintenance systématique¹⁵¹.

[317] Il affirme également qu'il est en mesure d'effectuer un suivi à l'égard de la réalisation de la maintenance globale¹⁵². De plus, il indique que le suivi des IF ainsi que des maintenances corrective et conditionnelle, par niveau de priorités, permet d'évaluer le retard de la maintenance¹⁵³.

[318] Compte tenu des demandes formulées au Transporteur dans la décision D-2017-021¹⁵⁴, ce dernier présente son évaluation des coûts globaux de maintenance directs sur la période de 2016 à 2018 ainsi que l'état d'avancement global de la mise en œuvre de la maintenance au 30 juin 2017 et au 30 septembre 2017.

¹⁴⁸ Pièce [B-0091](#), p. 10.

¹⁴⁹ Pièces [B-0076](#), p. 50, R21.4, [A-0026](#), p. 173, et [A-0028](#), p. 228.

¹⁵⁰ Pièce [A-0026](#), p. 160 et 161.

¹⁵¹ Pièce [A-0030](#), p. 192 et 193.

¹⁵² Pièce [A-0028](#), p. 148 et 149.

¹⁵³ Pièce [A-0028](#), p. 167 à 169.

¹⁵⁴ [Pages 27 et 59](#), par. 68 et 213.

[319] Le Transporteur souligne que l'augmentation de 9 M\$ des charges pour la maintenance additionnelle liée au MGA, entre l'année autorisée 2017 et l'année témoin 2018, a trait uniquement aux activités visées par le POC, dont les charges brutes directes sont suivies au tableau 9 ci-dessus¹⁵⁵.

[320] La Régie constate que le tableau 9 fait état d'une hausse de 5 M\$ entre ces deux années. Elle se serait attendue à retrouver la progression de 9 M\$ entre les deux années¹⁵⁶.

[321] La Régie retient que l'information présentée par le Transporteur constitue une information de gestion qui devra se raffiner au fil du temps.

[322] Par ailleurs, la Régie constate que l'information présentée par le Transporteur, prise dans son ensemble, ne permet pas de mesurer adéquatement l'évolution des coûts associés à la maintenance additionnelle et les résultats de la stratégie de maintenance du Transporteur.

[323] La Régie considère qu'il lui est nécessaire d'établir, dès à présent, une information complète et stable au fil des années, lui permettant d'évaluer les résultats de la mise en œuvre, par le Transporteur, de sa stratégie de maintenance et de suivre l'évolution du retard de la maintenance.

[324] La Régie requiert un suivi détaillé des montants projetés et réels de la maintenance additionnelle pour l'année témoin 2018.

[325] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, une mise à jour du tableau 1 de la pièce B-0018¹⁵⁷ avec explication des écarts significatifs.

[326] Par ailleurs, la Régie note que la mise en place du CGAT permet un suivi des activités de maintenance sur le réseau, notamment en ce qui a trait à la maintenance systématique et à la maintenance conditionnelle ciblée.

¹⁵⁵ Pièces [B-0018](#), p. 6, et [B-0085](#), p. 23, R7.1.

¹⁵⁶ Pièce [A-0026](#), p. 136.

¹⁵⁷ Pièce [B-0018](#), p. 8.

[327] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, le nombre d'heures et d'interventions en maintenance, pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée, selon le niveau de détails suivant :**

- **maintenance préventive :**
 - **systématique,**
 - **conditionnelle (par niveau de priorités);**
- **maintenance corrective.**

[328] **La Régie demande également au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les mêmes informations pour l'année historique 2016, dans la mesure de leur disponibilité.**

[329] **Enfin, la Régie, pour le prochain dossier tarifaire, demande au Transporteur de fournir, par catégorie de maintenance, le taux de réalisation de la maintenance initialement planifiée pour les années historiques 2016 et 2017.**

7.3.5 CHARGES BRUTES DIRECTES

[330] Les charges brutes directes sont constituées de la Masse salariale ainsi que des Autres charges directes.

[331] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur projette des charges brutes directes au montant révisé de 661,9 M\$¹⁵⁸, soit 76 % des CNE en 2018.

[332] Le tableau suivant présente l'évolution des charges brutes directes pour la période de 2015 à 2018.

¹⁵⁸ Pièce [B-0135](#), p. 4.

TABLEAU 11
ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2015-2018

<i>En millions de dollars</i>	2015 année historique	2016 année autorisée reclassée ¹	2016 année historique	2017 année autorisée D-2017-049	2017 année autorisée ajustée ²	2017 année autorisée ASC 715 ³	2017 année de base	2018 année témoin révisée	Variation 2018 témoin vs 2016 historique	Variation 2018 témoin vs 2017 autorisée ajustée ²
Masse salariale										
Salaires de base	246,9	245,2	254,0	284,4	283,1	283,1	281,3	311,9	57,9	28,8
Temps supplémentaire	34,2	35,0	27,9	25,7	25,7	25,7	33,6	34,4	6,5	8,7
Primes et revenus divers	19,7	16,0	19,1	18,8	18,5	18,5	22,3	22,9	3,8	4,4
Avantages sociaux sauf coût de retraite et APRA ⁴	53,9	48,0	32,9	39,0	38,8	38,8	34,9	36,8	3,9	(2,0)
Masse salariale sauf coût de retraite et APRA ⁴	354,7	344,2	333,9	367,9	366,1	366,1	372,1	406,0	72,1	39,9
Coût de retraite	64,2	27,8	15,3	13,6	13,5	66,8	69,9	78,0	62,7	64,5
APRA ⁴			18,4	16,7	16,7	6,9	7,3	7,3	(11,1)	(9,4)
Total de la masse salariale	418,9	372	367,6	398,2	396,3	439,8	449,3	491,3	123,7	95,0
Autres charges directes										
Dépenses de personnel et indemnités	12,3	10,4	11,2	13,1	13,0	13,0	12,9	13,2	2,0	0,2
Services externes	44,7	56,4	46,7	68,5	68,4	68,4	71,4	69,0	22,3	0,6
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	55,3	55,5	74,1	80,5	80,5	80,5	80,8	88,4	14,3	7,9
Total des autres charges directes	112,3	122,3	132,0	162,1	161,9	161,9	165,1	170,6	38,6	8,7
Total des charges brutes directes	531,2	494,3	499,6	560,3	558,2	601,7	614,4	661,9	162,3	103,7

Note 1 : Reclassée à la suite du transfert des activités 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 : Ajustée à la suite du transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur et de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la nouvelle vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Note 3 : Incluant l'impact des modifications à la norme ASC 715.

Note 4 : Autres avantages postérieurs à la retraite lorsque connus uniquement.

Tableau établi à partir des pièces [B-0015](#), p. 7, tableau 6, [B-0049](#), p. 23, tableau R3.1D, et [B-0135](#), p. 4, ainsi que de la décision [D-2017-021](#), p. 54.

Masse salariale

[333] Le montant de la Masse salariale projeté pour l'année témoin 2018 se chiffre à 491,3 M\$ incluant 78,0 M\$ en coût de retraite et 7,3 M\$ en APRA. La Masse salariale représente 74 % des charges brutes directes et 56 % des CNE en 2018.

[334] Au cours de la période de 2016 à 2018, en considérant les coûts de la Masse salariale hors ASF, le Transporteur prévoit une augmentation de 72,1 M\$ ou 21,6 % sur deux ans. Il s'agit d'une croissance annuelle moyenne de 10,3 %.

[335] La hausse est attribuable principalement à l'augmentation des salaires de base de 57,9 M\$ et du temps supplémentaire de 6,5 M\$.

[336] Entre 2016 et 2018, les salaires de base affichent une croissance annuelle moyenne de 10,8 %.

[337] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur justifie comme suit la croissance des salaires de base par rapport à l'année historique 2016 :

- augmentations accordées selon les conditions de travail et les progressions salariales (+22,5 M\$);
- accroissement de la proportion des employés temporaires combiné à un facteur de rajeunissement de la main-d'œuvre (-4,3 M\$);
- hausse des effectifs de 406 ÉTC (+37,7 M\$)¹⁵⁹.

[338] Le Transporteur explique la hausse du temps supplémentaire par l'accroissement de 20 % du nombre de retraits, l'étendue du territoire à couvrir et la hausse des IF¹⁶⁰. Il précise que le travail à l'extérieur des horaires réguliers de travail, parfois requis en l'absence d'autres plages de retrait ou en raison de la dispersion géographique, augmente son recours au temps supplémentaire¹⁶¹.

[339] Le Transporteur présente les tableaux suivants retraçant l'évolution des ÉTC.

¹⁵⁹ Pièce [B-0017](#), p. 8.

¹⁶⁰ Pièce [B-0076](#), p. 62.

¹⁶¹ Pièce [B-0085](#), p. 21.

TABLEAU 12
ÉVOLUTION DES ÉTC PAR GROUPES D'EMPLOIS

Groupes d'emplois	Année historique 2016	2017			Année témoin 2018
		D-2017-049	D-2017-049 ajustée ¹	Année de base	
Bureau	70	77	72	85	89
Permanent	66	72	70	81	86
Temporaire	4	5	2	4	3
Métiers (incluant les répartiteurs)	1 490	1 627	1 627	1 593	1 684
Permanent	1 364	1 469	1 469	1 321	1 404
Temporaire	126	158	158	272	280
Techniciens	565	581	581	615	590
Permanent	495	523	523	512	531
Temporaire	70	58	58	103	59
Ingénieurs	343	357	357	355	405
Permanent	337	351	351	351	402
Temporaire	6	6	6	4	3
Spécialistes	211	213	224	241	273
Permanent	208	210	221	236	265
Temporaire	3	3	3	5	8
Professionnels	47	66	47	42	36
Permanent	30	50	31	33	36
Temporaire	17	16	16	9	
Cadres	252	262	262	287	307
Permanent	252	262	262	287	307
Temporaire					
Total	2 978	3 183	3 170	3 218	3 384
Permanent	2 752	2 937	2 927	2 821	3 031
Temporaire	226	246	243	397	353
Ajustements organisationnels (HQT-2, Document 1)		(13)			
ÉTC ajustés	2 978	3 170	3 170	3 218	3 384

Note 1 : Incluant les reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

Source : Pièce B-0017, p. 10, tableau 3.

TABLEAU 13
ÉVOLUTION DES ÉTC

Composantes	Année de base 2017 vs D-2017-049 ajustée ¹	Année témoin 2018 vs Année de base 2017	Année témoin 2018 vs Année historique 2016
Évolution des ETC	48	166	406
Activités de base			
Croissance 2017 autorisée et comblée suite à la D-2017-049			190
Support à la réalisation des travaux	11	61	72
Robustesse des CT et du CCR		27	27
Autres	16	5	21
Budget spécifique			
Automatisme RPTC et des systèmes SCADA	21	49	70
Normes CIP		(2)	
Maintenance conditionnelle prioritaire		26	26

Note 1 : Incluant les reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

Source : Pièce B-0017, p. 11, tableau 4.

[340] Les ajustements apportés à la structure organisationnelle du Transporteur, associés à un reclassement de 13 ÉTC, résultent en un reclassement de 1,9 M\$ de la Masse salariale vers les charges de services partagés, comme indiqué au tableau 3 de la présente décision.

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

TABLEAU 14
ÉVOLUTION DU COÛT UNITAIRE ESTIMÉ D'UN ÉTC 2016-2018

	2016 année historique	2017 année autorisée D-2017-049	2017 année autorisée ajustée¹	2017 année de base	2018 année témoin révisée
Masse salariale (en M\$)					
Masse salariale sauf avantages futurs, excluant le temps supplémentaire	306,0	342,2	340,4	338,5	371,6
Coût de retraite	15,3	13,6	13,5	69,9	78,0
Autres avantages futurs	18,4	16,7	16,7	7,3	7,3
Masse salariale excluant le temps supplémentaire	339,7	372,5	370,6	415,7	456,9
Effectif en équivalent temps complet (en ÉTC)	2 978	3 183	3 170	3 218	3 384
Coût unitaire (en \$/ÉTC)					
Coût unitaire	114 100	117 000	116 900	129 200	135 000
Coût unitaire sauf avantages futurs	102 800	107 500	107 400	105 200	109 800

Note 1 : Ajustée à la suite du transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur et de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la nouvelle vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Tableau établi à partir des pièces [B-0015](#), p. 7, tableau 6, [B-0017](#), p. 10, tableau 3, [B-0049](#), p. 23, tableau R3.1D, et [B-0135](#), p. 4.

[342] L'AHQ-ARQ constate une augmentation de 23 % des salaires de base et du temps supplémentaire entre l'année historique 2016 et l'année témoin projetée 2018¹⁶².

¹⁶² Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 38.

[343] La FCEI n'est pas convaincue de la nécessité de hausser le budget de temps supplémentaire, puisque le travail effectué en temps supplémentaire est plus coûteux pour les clients¹⁶³ et que les changements entre l'année de base 2017 et l'année témoin 2018 devraient permettre au Transporteur d'effectuer la maintenance de manière plus efficace¹⁶⁴.

[344] Selon ces intervenants, la hausse du temps supplémentaire n'est pas justifiée et le montant demandé en temps supplémentaire devrait être réduit de 8,0 M\$¹⁶⁵.

[345] La Régie se questionne sur le choix du Transporteur entre le temps régulier et le temps supplémentaire qu'il semble utiliser comme moyen de gestion. Elle note que, dans son dernier dossier tarifaire, le Transporteur proposait d'augmenter son effectif de 64 ÉTC pour réduire son temps supplémentaire de 8,5 M\$¹⁶⁶.

[346] En ce qui a trait à la réduction de 8,0 M\$ proposée par les intervenants, la Régie est d'avis qu'une évaluation des 64 ÉTC en temps régulier plutôt qu'en temps supplémentaire correspondrait à 7,5 M\$ sur la base du coût unitaire de l'année autorisée 2017 (tableau 14). Ainsi, une réduction du temps supplémentaire de 8,5 M\$ à l'année témoin projetée 2018 devrait s'accompagner d'une hausse du montant de la Masse salariale en temps régulier avoisinant 7,5 M\$, ce qui représenterait une diminution de 1 M\$.

[347] La Régie observe, pour l'année témoin 2018, un montant projeté de 34,4 M\$ en temps supplémentaire, soit 11 % des dépenses de 311,9 M\$ pour les salaires de base.

[348] La Régie prend note du besoin formulé par le Transporteur de disposer de la flexibilité requise pour la réalisation des travaux à l'extérieur du cycle journalier régulier, dans un contexte où les plages de retrait disponibles sont de plus en plus restreintes.

¹⁶³ Pièce [C-FCEI-0011](#), p. 9.

¹⁶⁴ Pièce [C-FCEI-0015](#), p. 6, par. 29.

¹⁶⁵ Pièces [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 39, et [C-FCEI-0015](#), p. 6.

¹⁶⁶ Décision [D-2017-021](#), p. 55 et 56.

[349] Elle juge toutefois que la pratique du Transporteur de recourir à du temps supplémentaire plutôt qu'à des effectifs additionnels requiert de la part de ce dernier une justification plus étayée.

[350] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une analyse plus détaillée justifiant un recours au temps supplémentaire, par rapport au temps régulier, notamment par groupe d'emplois.

[351] La Régie constate, du tableau 12 ci-dessus, une augmentation de 406 ÉTC, comparativement à l'année historique 2016.

[352] Sur la base des informations produites par le Transporteur, la Régie établit le tableau suivant portant sur l'évolution du nombre d'ÉTC de 2015 à 2018, en fonction des nouveaux besoins exprimés par le Transporteur.

TABLEAU 15
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EFFECTIFS (ÉTC)

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2015	2016	2017	2018
	<i>historique</i>	<i>historique</i>	<i>de base</i>	<i>témoin</i>
Niveau d'effectifs total	3 049	2 978	3 218	3 384
Variations attribuables aux ajustements organisationnels	(243)		(13)	
Variations liées aux départs d'effectifs		(71)	71	
Ajout d'effectifs - maintenance additionnelle			39	
Ajout d'effectifs - activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation	46		115	26
Ajout d'effectifs - maintenance conditionnelle prioritaire additionnelle				26
Ajout d'effectifs - CGAT				35
Ajout d'effectifs - robustesse du CCR et des CT ¹			(5)	27
Ajout d'effectifs - automatisme RPTC et SCADA			21	49
Ajout d'effectifs - nouvelles normes et nouvelles activités	3		12	(2)
Ajout d'effectifs - recours au surtemps	55			
Autres	26			5

Note 1 : Pièce [B-0085](#), p. 18.

Tableau établi à partir des pièces [B-0017](#), p. 10, tableau 3 et p. 11, tableau 4, [B-0076](#), p. 60, R26.1, et [B-0091](#), p. 15 et 17 ainsi que de la décision [D-2017-021](#), p. 56, tableau 7.

[353] La Régie observe que, sur la base de ce tableau, entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018, les besoins additionnels du Transporteur pour des activités génériques d'entretien, d'exploitation et d'investissement totalisent 181 ÉTC¹⁶⁷.

[354] Compte tenu des informations fournies par le Transporteur sur ses projections globales de la Masse salariale, la Régie juge que le montant projeté pour l'année témoin 2018, quoique élevé par rapport au niveau historique 2016, semble raisonnable. Elle note également que le Transporteur réalise des écarts défavorables de la Masse salariale depuis 2015. Elle est d'avis que la main-d'œuvre additionnelle projetée pour 2018 devrait permettre au Transporteur d'améliorer sa situation relativement à son retard de maintenance.

[355] En conséquence, la Régie autorise, pour l'année témoin projetée 2018, le montant de 491,3 M\$ au titre de la Masse salariale.

Autres charges directes

[356] 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.

[357] Le tableau ci-après détaille l'évolution des Autres charges directes de 2015 à 2018.

¹⁶⁷ Soit 141 ÉTC pour des activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation, 35 ÉTC pour l'ajout d'effectifs au CGAT et 5 ÉTC autres pour la création de la direction – Gouvernance et stratégies d'affaires.

TABLEAU 16
ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES DIRECTES DE 2015 À 2018

<i>En millions de dollars</i>	2015 année historique ²	2016 année historique	2017 année autorisée D-2017-049	2017 ajustement	2017 année autorisée ajustée ¹	2017 année de base	2018 année témoin révisée
Dépenses de personnel et indemnités							
Maintenance	-	0,8	0,2	-	0,2	2,0	2,0
Autres activités de base	12,3	10,4	12,9	(0,1)	12,8	10,9	11,1
Budget spécifique							
Maintenance conditionnelle prioritaire							0,1
Total des dépenses de personnel et indemnités	12,3	11,2	13,1	(0,1)	13,0	12,9	13,2
Services externes							
Maintenance	30,0	21,0	46,0	-	46,0	39,0	37,0
Autres activités de base	12,7	24,4	17,5	(0,1)	17,4	30,4	21,8
Budgets spécifiques et récurrents							
Normes CIP	2,0	1,3	5,0	-	5,0	0,3	0,8
Automatisme RPTC & SCADA						1,7	0,9
Maintenance conditionnelle prioritaire							0,5
Travaux d'inspection des MALT							8,0
Total des services externes	44,7	46,7	68,5	(0,1)	68,4	71,4	69,0
Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres (Stocks et autres)							
Maintenance	35,9	41,0	61,0	-	61,0	51,0	54,0
Organismes de réglementation	10,2	13,0	11,8	-	11,8	14,7	15,4
Autres activités de base	9,1	19,9	7,2	-	7,2	14,6	13,6
Budgets spécifiques et récurrents							
Normes CIP	0,1	0,2	0,5	-	0,5	0,4	0,4
Automatisme RPTC & SCADA						0,1	0,1
Maintenance conditionnelle prioritaire							4,9
Total des Stocks et autres	55,3	74,1	80,5	-	80,5	80,8	88,4
Total des autres charges directes	112,3	132,0	162,1	(0,2)	161,9	165,1	170,6

Note 1 : Ajustée à la suite du transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur et de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la nouvelle vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Note 2 : La maintenance de l'année historique 2015 correspond à la maintenance autorisée à l'année 2017 selon D-2017-049, plus la différence entre l'année historique 2015 et l'année témoin 2017 dans le dossier tarifaire R-3981-2016.

Tableau établi à partir des pièces [B-0017](#), p. 14, tableau 8, [B-0065](#), p. 14, tableau 5 et p. 23, tableau AI-1 et [B-0135](#), p. 4, du dossier R-3981-2016 (pièce [B-0016](#), p. 33, tableau 15) et de la décision [D-2017-021](#), p. 66, tableau 10.

[358] Le montant révisé projeté pour l'année témoin 2018, au titre des Autres charges directes, est de 170,6 M\$, représentant une hausse de 8,7 M\$ ou 5,4 % par rapport à l'année autorisée ajustée 2017.

[359] Les Autres charges directes projetées pour l'année témoin 2018 représentent, par type d'activités, les montants cumulatifs suivants :

- Activités spécifiques (124,1 M\$) :
 - Maintenance (93,0 M\$),
 - Budgets spécifiques et récurrents pour la maintenance conditionnelle prioritaire, le remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA, les travaux d'inspection des MALT et la conformité aux normes CIP (15,7 M\$),
 - Organismes de réglementation (15,4 M\$);
- Autres activités de base (46,5 M\$).

[360] Le Transporteur affirme que des coûts non récurrents de plus de 10 M\$ attribuables, entre autres, à des travaux de décontamination ainsi qu'à des provisions pour réclamations auprès de clients, ont entraîné une augmentation des Autres charges directes à l'année de base 2017¹⁶⁸ parmi les Autres activités de base.

[361] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur mentionne une révision de sa projection de 7,3 M\$ des Autres activités de base, afin de rétablir le niveau qui avait été sous-évalué lors du dossier tarifaire 2017 résultant, en partie, de la croissance des effectifs¹⁶⁹.

[362] La Régie constate que le Transporteur justifie le montant des Autres charges directes proposé pour l'année témoin 2018 par une variation sur une seule année et sur une seule composante des Autres charges directes, soit les Autres activités de base, ce qu'elle juge inadéquat.

¹⁶⁸ Pièce [B-0065](#), p. 7.

¹⁶⁹ Pièce [B-0017](#), p. 15.

[363] La Régie juge opportun de se baser sur un historique suffisamment représentatif qui, selon elle, permet de mieux juger de l'exactitude historique des projections. L'examen des cinq dernières années lui apparaît approprié à cette fin. Elle juge également pertinent de se baser sur l'évaluation globale des Autres charges directes pour tenir compte des variations de l'ensemble des rubriques plutôt que d'une seule composante.

[364] Le tableau ci-dessous présente l'évolution des Autres charges directes sur la période de 2013 à 2018.

TABLEAU 17
ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES DIRECTES 2013-2018

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	MOYENNE 5 ANS
Autres charges directes							
Année témoin (de base pour 2013)	129,5	145,2	137,4	156,7	162,1	170,6	
Effet Régie				(21,5)			
Effet des ajustements			(13,4)	(12,9)	(0,2)		
Année autorisée ajustée	129,5	145,2	124,0	122,3	161,9		
Année historique (de base pour 2017)	117,9	146,1	112,3	132,0	165,1		
Écart entre autorisée et historique (de base pour 2017)	11,6 9,0%	(0,9) -0,6%	11,7 9,4%	(9,7) -7,9%	(3,2) -2,0%		1,9 2%

Tableau établi à partir des pièces [B-0006](#), p. 6, et [B-0135](#), p. 4 et des décisions [D-2017-021](#), p. 54, [D-2015-017](#), p. 59, et [D-2014-035](#), p. 62.

[365] La Régie note une variabilité des Autres charges directes sur la base du tableau 17 ci-dessus. De ce fait, la Régie ne peut se limiter à considérer la variation sur une seule année, soit 2017, et sur un seul élément constitutif des Autres charges directes.

[366] En examinant les montants associés à l'année autorisée et l'année historique sur la période de 2013 à 2017, la Régie observe une tendance à une légère surévaluation de l'ensemble des Autres charges directes, avec un écart annuel moyen favorable de 1,9 M\$. Sur cette base, elle n'est pas convaincue du besoin de recalibrage des prévisions.

[367] Par ailleurs, la Régie note, en ce qui a trait à l'année de base 2017, le caractère non récurrent des charges imprévues de plus de 10 M\$.

[368] Enfin, la Régie note que la révision à la hausse de 7,3 M\$ de la prévision du budget associé aux Autres activités de base s'explique par une sous-évaluation de cette rubrique par le Transporteur, lors de son dossier tarifaire 2017. Le Transporteur allègue à cet égard, une croissance des effectifs. Elle juge ce motif non satisfaisant, considérant que cette hausse n'est pas occasionnée par des activités additionnelles et que la croissance de l'effectif entre l'année autorisée ajustée et l'année de base 2017 s'est établie à 1,5 %, soit 48 ÉTC¹⁷⁰, alors que la révision de 7,3 M\$ soumise par le Transporteur représente 19,5 % du montant total des Autres activités de base de 37,4 M\$¹⁷¹.

[369] En conséquence, la Régie juge que le montant additionnel demandé par le Transporteur, au titre des Autres charges directes, essentiellement aux fins de recalibrer ses prévisions, n'est pas adéquatement justifié.

7.3.6 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

[370] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur projette des charges de services partagés au montant révisé de 409,3 M\$.

[371] Le tableau suivant présente l'évolution de ces charges pour la période de 2015 à 2018.

¹⁷⁰ Tableau 13.

¹⁷¹ Soit 12,8 M\$ plus 17,4 M\$ plus 7,2 M\$ au tableau 16.

TABLEAU 18
ÉVOLUTION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS POUR LA PÉRIODE 2015-2018

En millions de dollars

	2015 année historique	2016 année historique	2017 année autorisée D-2017-049	2017 ajustement	2017 année autorisée ajustée ¹	2017 année de base	2018 année témoin révisée	Variation 2018 témoin vs 2016 historique		Variation 2018 témoin vs 2017 autorisée ajustée ¹	
Technologies de l'information et des communications (TIC)											
Poste de travail TIC	21,1	22,9	23,7	(0,1)	23,6	23,6	22,2				
Produits TIC d'entreprise	15,1	17,3	15,6	(0,1)	15,5	15,5	28,9				
Produits d'exploitation TIC	36,4	37,5	41,3		41,3	40,9	30,8				
Conduite du réseau	60,1	57,5	49,6		49,6	49,6	50,6				
Radios mobiles	3,6	3,0	3,2		3,2	3,2	3,3				
Postes et centrales	12,8	10,4	8,6		8,6	8,6	9,1				
Centres d'appel, consoles téléphoniques et autres	1,3	1,1	0,9		0,9	0,9	1,1				
Services de développement TIC	6,2	23,6	20,9		20,9	29,2	65,6				
Investissements (coûts capitalisés)	(5,3)	(11,8)	(13,7)		(13,7)	(13,7)	(53,2)				
Rendement sur les actifs	1,1	2,2	3,5		3,5	3,0	3,3				
Total TIC	152,4	163,7	153,6	(0,2)	153,4	160,8	161,7	(2,0)	-1%	8,3	5%
Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ)											
Innovation technologique et Soutien technique	14,9	15,3	15,3		15,3	15,3	17,0				
Investissements (coûts capitalisés)	(2,7)	(3,4)	(3,3)		(3,3)	(3,3)	(3,3)				
Rendement sur les actifs	0,3	0,4	0,5		0,5	0,6	0,6				
Total IREQ	12,5	12,3	12,5	-	12,5	12,6	14,3	2,0	16%	1,8	14%
Centre de services partagés (CSP)											
Approvisionnement	4,5	4,0	5,0		5,0	5,0	7,4				
Immobilier	38,6	35,8	38,5	(0,1)	38,4	38,9	37,6				
Gestion du matériel	16,2	16,2	14,9		14,9	14,9	15,4				
Alimentation et hébergement	7,0	7,8	7,9		7,9	7,9	7,7				
Services alimentaires	0,6	0,5	0,6		0,6	0,6	0,5				
Transport aérien	6,8	6,5	6,5		6,5	6,5	7,0				
Gestion documentaire	1,3	1,1	1,2		1,2	1,2	1,1				
Environnement	0,3	1,5	0,9		0,9	0,9	1,8				
Services de transport	22,9	22,0	20,9		20,9	20,9	22,9				
Investissements (coûts capitalisés)	(1,3)	(0,7)	(0,1)		(0,1)	(0,1)	-				
Rendement sur les actifs	1,2	1,2	1,5		1,5	1,3	1,6				
Total CSP	98,1	95,9	97,8	(0,1)	97,7	98,0	103,0	7,1	7%	5,3	5%
Unités corporatives											
Finances	25,7	23,2	22,9	(1,6)	21,3	21,3	23,0				
Sécurité corporative	18,5	22,1	21,4		21,4	24,1	26,5				
Ressources humaines	23,5	27,8	24,7	4,0	28,7	28,7	29,7				
Affaires juridiques	2,0	2,1	2,0		2,0	2,0	2,0				
Relation avec le milieu et autres	1,7	0,5	0,5		0,5	0,5	0,5				
Investissements (coûts capitalisés)	(1,5)	-	(0,5)		(0,5)	(0,5)	(0,5)				
Total des unités corporatives	69,9	75,7	71,0	2,4	73,4	76,1	81,2	5,5	7%	7,8	11%
HQ Production	18,9	18,3	18,8		18,8	18,8	19,4	1,1	6%	0,6	3%
HQ Distribution	11,6	12,0	12,2		12,2	11,8	12,2	0,2	2%	-	0%
HQ Équipement	10,3	12,4	14,6		14,6	17,8	17,5	5,1	41%	2,9	20%
Coût de retraite non réparti par produits	0,6	(10,3)	(0,7)		(0,7)	21,1	-	10,3		0,7	
Autres	-	-	-		-	(4,1)	-	-		-	
Grand total	374,3	380,0	379,8	2,1	381,9	412,9	409,3	29,3	8%	27,4	7%

Note 1 : Ajustée à la suite du transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur et de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la nouvelle vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Tableau établi à partir des pièces B-0019, p. 4 et 6, et B-0135, p. 5, du dossier R-3981-2016 (pièce B-0016, p. 35 et 43) ainsi que de la décision D-2017-021, p. 60, tableau 9.

[372] Le Transporteur explique l'évolution des charges de services partagés, sur la période de 2016 à 2018, par l'efficacité réalisée par les fournisseurs internes, l'inflation et la croissance des activités de ses fournisseurs.

[373] La croissance des activités des fournisseurs internes est attribuée au projet OptiCT, à d'autres projets informatiques, à l'intensification des travaux de maintenance, à la réattribution de certaines activités à des fournisseurs internes et à la portion récurrente des coûts associés à la conformité aux normes CIP¹⁷².

[374] En suivi de la décision D-2017-021¹⁷³, le Transporteur présente le coût complet des services rendus ainsi que l'effectif de la Vice-présidence Technologies de l'information et des communications (VPTIC), du Centre de services partagés (CSP) et des unités corporatives¹⁷⁴. Pour l'année historique 2016, les revenus facturés par ces unités excèdent le coût complet des services rendus de 80,5 M\$, 45,0 M\$ et 49,4 M\$, respectivement. Les excédents, lorsque confirmés comme étant récurrents, ont été pris en compte dans l'établissement du coût complet projeté en 2018. Les écarts sont expliqués, en grande partie, par des gains d'efficacité et par la centralisation des activités en informatique et télécommunications¹⁷⁵.

[375] Les fournisseurs internes indiquent avoir apporté les ajustements suivants à leurs services et à leur méthode de facturation :

- En 2018, la VPTIC a réalloué des activités et des coûts des Produits d'exploitation des Technologies de l'information et des communications (TIC) aux Produits TIC d'entreprise¹⁷⁶.
- En raison de la révision de la stratégie d'acquisition de services externes, la VPTIC compte essentiellement sur les services externes pour répondre à la croissance des besoins de ses clients¹⁷⁷.
- La VPTIC gère dorénavant l'ensemble du portefeuille de projets des divisions et son Service de développement TIC fait désormais appel à des biens et des services externes, en plus des heures travaillées. En conséquence, le Service de développement TIC est planifié et facturé sur la base des coûts par projet¹⁷⁸.
- En raison du regroupement des besoins des clients et de l'adoption d'une stratégie multi-division pour répondre à ces besoins, le CSP a changé la base de facturation du service d'approvisionnement, remplaçant les heures de prestation

¹⁷² Pièce [B-0019](#), p. 5.

¹⁷³ [Page 64](#), par. 230 et 231.

¹⁷⁴ Pièce [B-0020](#), p. 3.

¹⁷⁵ Pièces [B-0020](#), p. 7, 8, 14, 16 et 19.

¹⁷⁶ Pièce [B-0076](#), p. 75.

¹⁷⁷ Pièce [B-0020](#), p. 7 et 9.

¹⁷⁸ Pièces [B-0076](#), p. 68, et [A-0028](#), p. 151, 152 et 154.

par les dollars d'engagements par client¹⁷⁹. Le CSP précise que la notion de dollars d'engagements représente la somme de la valeur des nouvelles commandes de produits et services et de la valeur des modifications aux commandes existantes pour une année donnée¹⁸⁰.

[376] Questionné sur l'absence de détails sur le coût complet et les volumes des produits et services facturés par l'IREQ et Hydro-Québec Équipement (HQÉ), le Transporteur indique être en mesure, à l'avenir, de fournir les informations demandées par la décision D-2017-021¹⁸¹ pour ces deux fournisseurs internes¹⁸².

[377] En ce qui a trait à la VPTIC, le Transporteur précise les bases de facturation pour les produits Postes et centrales et Centres d'appels¹⁸³.

[378] Le Transporteur distingue les produits et services partagés selon leur méthode de facturation :

- les produits et services à forfait, dont la facturation demeure fixe pour l'année où elle est en vigueur, sans ajustement de consommation prévisionnel ou réel;
- les produits et services facturés selon la consommation réelle mesurée¹⁸⁴.

¹⁷⁹ Pièce [B-0020](#), p. 13.

¹⁸⁰ Pièce [B-0091](#), p. 20, R10.1.

¹⁸¹ [Page 64](#), par. 232.

¹⁸² Pièce [A-0028](#), p. 159 et 160.

¹⁸³ Pièce [B-0076](#), p. 67.

¹⁸⁴ Pièce [B-0076](#), p. 77, R36.2.

TABLEAU 19
PRODUITS ET SERVICES À FORFAIT ET À LA CONSOMMATION

Fournisseur	Produits et services facturés	
	À forfait	À la consommation
CSP	Approvisionnement Immobilier Gestion du matériel Alimentation et hébergement Services alimentaires Gestion documentaire	Environnement <i>Aménagements immobiliers</i> ¹ Services de transport Transport aérien
VPTIC	Poste de travail TIC Produits TIC d'entreprise Produits d'exploitation TIC Conduite du réseau Radios mobiles Postes et centrales Centres d'appels et autres	Services de développement TIC
Unités corporatives	Finances Sécurité corporative Ressources humaines Relations avec le milieu et autres	Affaires juridiques <i>Sécurité des chantiers</i> ² <i>Service TIC d'entreprise</i> ²

Note 1 : Inclus dans le service Immobilier.

Note 2 : Inclus dans le service Sécurité corporative.

Source : Pièce [B-0076](#), p. 77.

[379] Le Transporteur fournit également le détail suivant sur l'évolution, entre l'année témoin 2016 et l'année témoin 2018, du coût complet du CSP, de la VPTIC et des unités corporatives.

TABLEAU 20
ÉVOLUTION DES REVENUS ET COÛTS COMPLETS DES FOURNISSEURS INTERNES

Évolution des revenus et coûts complets	Principaux fournisseurs internes			
	CSP	VPTIC	Unités corpo	Total
Revenus réels 2016	480,4	662,6	484,9	1 627,9
ms: Excédents 2016	-45,0	-80,5	-49,4	-174,9
Efficiency additionnelle	-33,9	-65,1	-41,7	-140,7
Coût de retraite et APRA	-11,1	-15,4	-7,7	-34,2
Coûts complets réels 2016	435,4	582,1	435,5	1 453,0
pl : Inflation	19,3	24,4	17,8	61,6
ms : Efficience prévue	-9,9	-14,0	-15,8	-39,7
pl : Avantages sociaux futurs	23,6	31,7	36,2	91,5
pl : Croissance des besoins	23,1	122,0	9,6	154,7
Grilles tarifaires 2018	491,5	746,2	483,3	1 721,1

Source : Pièce [B-0076](#), p. 74.

[380] Le Transporteur présente l'évolution, entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018, des revenus qui lui ont été facturés par ces fournisseurs.

TABLEAU 21
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
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

Source : Pièce [B-0076](#), p. 74.

[381] Le Transporteur indique que le montant de 34,0 M\$ d'efficience correspond à des excédents constatés en 2016 et jugés récurrents pour 2018. Il soutient que cette efficience a été remise dans les tarifs de 2018¹⁸⁵.

[382] Selon le Transporteur, les fournisseurs contribuent à l'efficience qui doit être remise dans les tarifs via la formule paramétrique :

« C'est-à-dire que sur une base annuelle, quand, moi, je regarde avec les gens d'HQT la facturation interne au printemps avec les fournisseurs, on a un rendez-vous annuel, c'est que d'année en année, les fournisseurs internes contribuent à l'efficience, on livre deux pour cent (2 %) d'efficience, le Xnt, dans la formule paramétrique, les fournisseurs contribuent à livrer cette efficience-là au même titre qu'HQT.

Alors, dans les dossiers tarifaires, les fournisseurs contribuent à l'efficience qui doit être remise dans les tarifs via la formule paramétrique. L'efficience ou les écarts qui seront de l'efficience, qui seront constatés par la suite et qui seront jugés comme de l'efficience récurrente, seront remis via la formule ou via de l'efficience additionnelle, comme il a été fait cette année pour deux mille dix-huit (2018) »¹⁸⁶.

[383] Le Transporteur justifie la croissance des besoins par les éléments suivants :

- 37,2 M\$ de coûts capitalisés du Service de développement TIC pour les projets d'investissement suivant :
 - mise en place des fondations technologiques – OptiCT (7,2 M\$),
 - remplacement des systèmes SCADA (15,0 M\$),
 - isolation du domaine électrique (15,0 M\$);
- 6,9 M\$ de CNE pour le projet OptiCT;
- 6,8 M\$ liés au budget spécifique pour les automatismes RPTC et les systèmes SCADA;
- –3,3 M\$ liés aux budgets récurrents et spécifiques pour la conformité aux normes CIP;

¹⁸⁵ Pièce [A-0028](#), p. 235 et 236.

¹⁸⁶ Pièce [A-0028](#), p. 241 et 242.

- 3,0 M\$ liés aux autres projets d'entreprise;
- 3,0 M\$ liés à l'accroissement de la main-d'œuvre du Transporteur¹⁸⁷.

[384] Questionné sur ses charges de services partagés associées au Service de développement TIC de la VPTIC, le Transporteur justifie l'accroissement de 42 M\$ par la centralisation des activités TIC de l'entreprise et l'augmentation des besoins des clients, dont la réalisation des projets OptiCT, le remplacement des systèmes SCADA et l'Isolation du domaine électrique¹⁸⁸.

[385] Le projet OptiCT vise la construction et la mise en place d'un nouveau centre de traitement consolidé pour appuyer les besoins d'Hydro-Québec pour les 20 prochaines années. Le Transporteur indique que les centres de traitement actuels font face à des enjeux de capacité, de pérennité des équipements et de non-conformité aux règles en matière de relève. Il ajoute qu'Hydro-Québec a pris possession du nouveau site en août 2016 et s'affaire depuis à le préparer pour accueillir les actifs des centres actuels¹⁸⁹.

[386] Le tableau 22 détaille les coûts du projet OptiCT facturés par la VPTIC au Transporteur.

TABLEAU 22
COÛTS DU PROJET OPTICT FACTURÉS AU TRANSPORTEUR PAR LA VPTIC

Produits et services	Année historique 2016			Année de base 2017 (D-2017-049)			Année témoin 2018		
	Charges	Invest	Total	Charges	Invest	Total	Charges	Invest	Total
Poste de travail TIC	0,1		0,1	0,3		0,3	0,2		0,2
Produits TIC d'entreprise	0,1		0,1	0,2		0,2	0,2		0,2
Produits d'exploitation TIC	2,1		2,1	5,4		5,4	7,8		7,8
Conduite du réseau			0,0			0,0			0,0
Radios mobiles			0,0			0,0			0,0
Postes et centrales			0,0			0,0			0,0
Centres d'appels, consoles et autres			0,0			0,0			0,0
Service de développement TIC			0,0			0,0	1,0	7,2	8,2
Total	2,3		2,3	5,9		5,9	9,2	7,2	16,4

Source : Pièce [B-0076](#), p. 72.

¹⁸⁷ Pièces [B-0091](#), p. 19, 22 et 23, et [A-0028](#), p. 155.

¹⁸⁸ Pièce [B-0091](#), p. 19, R9.1.

¹⁸⁹ Pièce [B-0076](#), p. 71.

[387] Sur la période de 2016 à 2018, le projet OptiCT occasionne une croissance de 14,1 M\$ des montants facturés par la VPTIC, soit 6,9 M\$ en CNE et 7,2 M\$ en coûts capitalisés.

[388] Le projet Isolation du domaine électrique permet de renforcer la gestion des accès au réseau de télécommunications, d'appliquer la gestion de ces accès selon les fonctions exercées et de limiter l'exposition aux risques causés par la désuétude technologique¹⁹⁰.

[389] Le Transporteur souligne que les projets OptiCT et Isolation du domaine électrique ne sont pas des projets spécifiques présentés dans le cadre d'une demande d'autorisation individuelle :

« Pour le projet OptiCT et le projet Isolation du domaine électrique, ce sont deux projets qui ne sont pas des projets spécifiques du Transporteur qui vont être présentés en fonction d'une demande d'autorisation individuelle, comme le projet SCADA. Ce sont des projets de la VPTIC »¹⁹¹.

[390] Par ailleurs, le Transporteur précise que les projets OptiCT et Isolation du domaine électrique généreront de l'efficacité, notamment en optimisant les coûts de logiciels et de serveurs informatiques et en centralisant les services et outils de gestion TIC et de sécurité cybernétique¹⁹².

[391] En ce qui a trait au CSP, pour l'année témoin 2018, un montant de 7,4 M\$ est projeté pour l'Approvisionnement du Transporteur, représentant une croissance de 3,4 M\$ ou 85,0 % par rapport au montant de 4,0 M\$ de l'année historique 2016.

[392] Le Transporteur fournit les volumes suivants afférents à la facturation du service Approvisionnement pour 2017 et 2018.

¹⁹⁰ Pièce [B-0091](#), p. 19.

¹⁹¹ Pièce [A-0028](#), p. 155 et 156.

¹⁹² Pièce [B-0124](#), p. 3 et 4.

TABLEAU 23
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%

Source : Pièce [B-0076](#), p. 69.

[393] Pour l'année témoin 2018, le montant en dollars d'engagements représente, par rapport à l'année de base 2017, une hausse de 231,4 M\$ ou 101,0 % expliquée par le Transporteur par une augmentation de ses besoins en lien avec ses activités d'exploitation et d'investissement¹⁹³. Le Transporteur précise également que sa consommation réelle de 2016 était d'un peu plus de 460 M\$ d'engagements.

[394] Quant aux unités corporatives, pour l'année témoin 2018, le Transporteur fait état d'un montant de 26,5 M\$ qui lui est facturé par l'unité de Sécurité corporative, représentant une croissance de 4,4 M\$ ou 19,9 % par rapport à l'année historique 2016. Il attribue cette hausse essentiellement aux modifications à la norme ASC 715 relative aux ASF ainsi qu'aux nouvelles exigences pour la conformité aux normes CIP de la NERC¹⁹⁴.

[395] Le Transporteur produit le détail suivant de la facturation pour les services de Sécurité corporative.

¹⁹³ Pièce [B-0091](#), p. 20.

¹⁹⁴ Pièce [B-0076](#), p. 70, R33.1.

TABLEAU 24
DÉTAIL DES CHARGES PRÉVUES POUR LE TRANSPORTEUR POUR LES SERVICES DE
SÉCURITÉ CORPORATIVE

Produits et services	Inducteur	Année de base 2017		Année témoin 2018	
		Volumes	M\$	Volumes	M\$
Produits TIC d'entreprise			6,7		7,5
Services communs	Effectifs	3 034	2,9	2 978	3,7
Services spécifiques	Coût prévu (\$)	3 800 000	3,8	3 800 000	3,8
Sécurité physique			17,4		19,0
Services communs			14,9		16,7
Protection du personnel (30%)	Effectifs	3 034	1,5	2 978	2,1
Protection des installations (70%)	Installations desservies selon cote de criticité	47%	13,4	47%	14,6
Services spécifiques	Coût prévu (\$)	2 500 000	2,5	2 300 000	2,3
Total - Sécurité corporative		27,0%	24,1	25,0%	26,5

Source : Pièce [B-0091](#), p. 21.

[396] Le tableau suivant présente l'évolution des montants facturés au Transporteur pour les services de Sécurité corporative de 2014 à 2018.

TABLEAU 25
ÉVOLUTION 2014-2018 DE LA FACTURATION AU TRANSPORTEUR DU SERVICE DE
SÉCURITÉ CORPORATIVE

En millions de dollars	2014	2015	2016	2017	2017	2018	Variation		Variation	
	année historique	année historique	année historique	année autorisée ajustée ¹	année de base	année témoin révisée	2018 témoin vs 2016 historique	2018 témoin vs 2017 autorisée ajustée ¹	2018 témoin vs 2017 autorisée ajustée ¹	2018 témoin vs 2017 autorisée ajustée ¹
Sécurité corporative (ou industrielle)	18,1	18,5	22,1	21,4	24,1	26,5	4,4	20%	5,1	24%

Note 1 : Ajustée à la suite du transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers l'unité Gouvernance et stratégies d'affaires du Transporteur et de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la nouvelle vice-présidence Transformation, santé et sécurité.

Tableau établi à partir de la pièce [B-0019](#), p. 6, du dossier R-3981-2016 (pièce [B-0016](#), p. 43) et du dossier R-3934-2016 (pièce [B-0015](#), p. 33).

[397] À l'égard des charges de services partagés, la Régie rappelle les extraits suivants de sa décision D-2017-021 :

« [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.

[...]

[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 »¹⁹⁵.

[398] La Régie constate qu'aucun détail sur le coût complet, l'effectif et les volumes des produits et services facturés par l'IREQ et HQÉ n'a été présenté dans le présent dossier, en suivi de la décision précitée. De plus, les volumes associés au coût complet de la

¹⁹⁵ Décision [D-2017-021](#), p. 62 et 64, par. 225 et 230 à 232.

VPTIC ne sont fournis que pour une fraction de ses produits et services dans la preuve initiale du Transporteur. Toutefois, ce dernier se dit en mesure de présenter l'information sur l'IREQ et HQÉ et sur les produits Postes et centrales et Centres d'appels de la VPTIC.

[399] La Régie réitère l'ordonnance formulée dans sa décision D-2017-021¹⁹⁶. En conséquence, elle ordonne à nouveau au Transporteur de présenter le coût complet et l'effectif de tous ses fournisseurs internes et de fournir, pour l'ensemble des services partagés, les volumes de besoins réels et projetés utilisés pour répartir les coûts entre les divisions d'Hydro-Québec.

[400] Au niveau de la VPTIC, la Régie note que la facturation du Service de développement TIC s'effectue désormais sur la base des coûts par projet, et non plus en fonction des heures de prestation. Elle comprend également que le coût des projets initiés par la VPTIC est réparti entre les divisions¹⁹⁷.

[401] La Régie demande au Transporteur de lui fournir le détail de la facturation du Service de développement TIC par projet, en précisant les volumes utilisés aux fins de la répartition des coûts de ces projets.

[402] Par ailleurs, la Régie constate du tableau 20 que, pour l'année historique 2016, malgré une facturation au coût complet, les fournisseurs de services partagés ont enregistré des excédents de rendement totaux de 140,7 M\$, excluant les coûts de retraite et les APRA, dus à l'écart entre les revenus facturés et le coût complet historique.

[403] Elle note que, pour une année donnée, les revenus établis sur la base du coût complet projeté au printemps¹⁹⁸ sont par la suite ajustés en fonction des coûts historiques observés, seulement pour les produits facturés à la consommation dont le niveau de consommation est en dollars.

[404] À cet égard, la Régie est préoccupée par l'importance des produits et services facturés à forfait par la VPTIC. Elle constate du tableau 19 que seul le Service de développement TIC inclut une composante variable en fonction de la consommation.

¹⁹⁶ [Page 64](#), par. 230 à 232.

¹⁹⁷ Pièces [A-0028](#), p. 151 à 154, et [B-0076](#), p. 67, R31.1.

¹⁹⁸ Pièce [A-0028](#), p. 241.

[405] La Régie comprend des tableaux 20 et 21 que la projection du coût complet de 2018 est établie à partir du coût complet de 2016, obtenu après déduction d'un montant de 34 M\$. Ce dernier montant correspond à des excédents déjà constatés en 2016 et non à de l'efficience additionnelle entre l'année historique 2016 au coût complet et l'année témoin projetée 2018.

[406] La Régie comprend que les justifications fournies par le Transporteur à l'appui des hausses de certains coûts inclus dans les charges de services partagés qui lui sont facturées ont trait, notamment, à des projets de la VPTIC et non du Transporteur. Elle se questionne sur les bénéfices réels pour le Transporteur et sa clientèle du recours à la VPTIC pour la réalisation de ces projets.

[407] Quant aux Produits TIC d'entreprise et aux Produits d'exploitation TIC ayant intégré les activités centralisées à la VPTIC en 2015¹⁹⁹, la Régie constate que le projet OptiCT crée une pression à la hausse de 5,8 M\$ sur les coûts de ces produits²⁰⁰. Pour le Service de développement TIC, la Régie note une hausse importante des coûts liés aux projets OptiCT et Isolation du domaine électrique de la VPTIC respectivement de 8,2 M\$ et 15,0 M\$ (coûts capitalisés)²⁰¹.

[408] Le service Approvisionnement enregistre également une augmentation de 3,4 M\$ ou 85,0 % des montants facturés entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018, malgré l'inclusion des excédents dans les montants facturés en 2016 et la stabilité du volume de ce service entre les deux années.

[409] Quant à l'unité de Sécurité corporative, le Transporteur attribue aux modifications à la norme ASC 715 ainsi qu'aux normes CIP de la NERC la hausse des coûts de 4,4 M\$ entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018²⁰². Or, le tableau 20 montre qu'entre ces deux années, l'augmentation des revenus attribuable aux ASF²⁰³, soit 36,2 M\$, est compensée par la diminution associée à l'excédent 2016, soit 49,4 M\$, pour les unités corporatives²⁰⁴. De plus, la Régie note que les coûts associés aux normes CIP pour les unités corporatives augmentent de 2,4 M\$ entre les deux années²⁰⁵.

¹⁹⁹ Pièce [B-0076](#), p. 75, R35.3.

²⁰⁰ Voir le tableau 20 de la présente décision.

²⁰¹ Pièces [B-0076](#), p. 72 et [B-0091](#), p. 19.

²⁰² Pièce [B-0076](#), p. 70, R33.1.

²⁰³ Incluant l'impact des modifications à la norme ASC 715.

²⁰⁴ Pièce [B-0076](#), p. 74.

²⁰⁵ Soit 5,5 M\$ moins 3,1 M\$ (pièce [B-0065](#), p. 14, tableau 5).

[410] Considérant l'accroissement observé dans la facturation du Transporteur, la Régie peut difficilement conclure, à ce jour, à de l'efficacité dans les activités transférées à la VPTIC, dans la gestion des projets de TIC, dans les approvisionnements ou dans la sécurité cybernétique.

[411] La Régie rappelle que dans la phase 2 du précédent dossier tarifaire, le Transporteur insistait sur le fait qu'il réalisait les ajustements à des fins d'efficacité organisationnelle²⁰⁶.

[412] La Régie rappelle la position du Transporteur à l'effet que les fournisseurs contribuent à l'efficacité qui doit être remise dans les tarifs via la formule paramétrique pour 2018. Elle considère également que les fournisseurs devraient être mis à contribution pour l'atteinte de l'objectif annuel du Transporteur de 2 % d'efficacité à l'année témoin 2018.

[413] De plus, bien que les projets OptiCT et Isolation du domaine électrique de la VPTIC sont prévus générer de l'efficacité, la Régie n'observe pas d'efficacité associée à ces projets pour l'année témoin 2018.

[414] La Régie est d'avis que le montant projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2018, au titre des charges de services partagés, est surévalué, considérant la contribution attendue des fournisseurs internes à l'atteinte de l'objectif annuel de 2 % d'efficacité, les projets mis en place par la VPTIC, qui devraient générer de l'efficacité, ainsi que les hausses du service Approvisionnement et de l'unité Sécurité corporative, qu'elle juge insuffisamment justifiées.

[415] De plus, tel que précisé dans sa décision D-2017-128, la Régie demande qu'une démonstration chiffrée de l'efficacité du Transporteur, découlant des transferts aux fournisseurs internes, soit produite annuellement, dans le cadre de ses dossiers tarifaires²⁰⁷.

²⁰⁶ Décision [D-2017-128](#), p. 13, 14, 48 et 49 et dossier R-3981-2016 Phase 2, pièce [A-0074](#), p. 106, 175 et 176.

²⁰⁷ Décision [D-2017-128](#), p. 52, par. 196.

7.3.7 COÛTS CAPITALISÉS

[416] Le Transporteur projette une valeur absolue des coûts capitalisés de 168,4 M\$ pour l'année témoin 2018, soit une hausse de 22,2 M\$ ou 15,2 % par rapport au montant de 146,2 M\$ de l'année historique 2016.

[417] Comparativement aux coûts capitalisés de 149,0 M\$ en valeur absolue, autorisés à l'année 2017, la hausse est de 19,4 M\$, soit 13,0 %.

7.3.8 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[418] Tel que mentionné au début de la présente section, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser le montant de 869,7 M\$ pour ses CNE. Cette augmentation représente une hausse de 119,7 M\$, soit 16,0 % par rapport à l'année autorisée 2017.

[419] En considérant des budgets spécifiques de 32,5 M\$, les CNE résultant de l'application de la formule paramétrique de la Régie s'établissent à 798,7 M\$, telles que présentées au tableau 5.

[420] En ajoutant le montant de 45 M\$²⁰⁸ associé à la maintenance additionnelle ainsi que celui reconnu par la Régie pour les activités récurrentes associées aux normes CIP, soit 11,4 M\$, le résultat de l'application de la formule paramétrique serait de 855,1 M\$.

[421] Compte tenu de ce qui précède, la Régie autorise un montant global de 855,1 M\$ au titre des CNE, pour l'année témoin 2018.

²⁰⁸ Le Transporteur souligne que le montant pour la mise à niveau de la maintenance à intégrer à la formule paramétrique est de 45 M\$, étant donné que le montant additionnel de 9,0 M\$ est absorbé à même le niveau d'activités de base de la formule paramétrique (pièces [B-0018](#), p. 8, [B-0065](#), p. 10 à 12, et [B-0076](#), p. 39).

7.4 AUTRES CHARGES

[422] Les Autres Charges incluent les rubriques « Achats de services de transport », « Achats d'électricité », « Amortissement », « Taxes » et « Autres revenus de facturation interne ». Pour l'année témoin 2017, le Transporteur demande pour les « Autres charges » un montant de 1 153,2 M\$, rajusté à 1 153,5 M\$ à la suite de la mise à jour de décembre 2017²⁰⁹.

7.4.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[423] Le montant prévu initialement pour l'année témoin 2018 au titre des « Achats de services de transport » est de 18,5 M\$. Le Transporteur présente l'évolution de ces dépenses pour les années 2016 à 2018.

TABLEAU 26
ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT (M\$)

Services de transport	2016	2017	2018
	Année historique	Année de base	Année témoin
CRT	5,3	5,6	5,4
RTA	11,1	11,4	10,9
ÉLL	1,9	1,1	1,1
SCHM	1,0	1,0	1,0
Autres	0,1	0,1	0,1
Total	19,4	19,2	18,5

Source : Pièce [B-0021](#), p. 5, tableau 2.

Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée

[424] Le Transporteur commercialise la capacité de transport de 325 MW de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT) en achetant toute la capacité de ce réseau, en réception et en livraison, soit 650 MW au total, sur la base du tarif de CRT, établi à 8,41 \$/kW/an pour 2017 et à 8,11 \$/kW/an pour 2018, et d'un taux de

²⁰⁹ Pièce [B-0135](#), p. 3.

pertes de 1,6 %. Le tarif de CRT pour l'année 2018 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.

[425] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,4 M\$ pour l'année témoin 2018. Ce montant est en baisse par rapport au montant de 5,6 M\$ de l'année de base 2017 et en hausse par rapport au montant de 5,3 M\$ de l'année historique 2016.

Rio Tinto Alcan inc.

[426] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2018, un montant de 10,9 M\$ au titre de ses « Achats de services de transport » auprès de Rio Tinto Alcan inc. (RTA), pour l'alimentation de charges du Distributeur dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

[427] 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 1,4 M\$, et un contrat de service de transport d'électricité pour un montant de 9,5 M\$.

[428] Le contrat de service de transport d'électricité, effectif jusqu'au 31 décembre 2015, a été approuvé par la Régie²¹⁰. Le coût de 9,5 M\$ pour l'année témoin 2018 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 2018²¹¹. Le Transporteur mentionne qu'une demande de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité a été déposée à la Régie et que le dossier est en cours de traitement²¹².

[429] En suivi de la décision D-2015-017²¹³, le Transporteur dépose, le 23 novembre 2017, une mise à jour de la prévision de ses besoins de transport pour l'année 2018 transmise à RTA²¹⁴, faisant savoir qu'il maintient sa prévision des besoins de transport ayant servi à l'établissement du coût de service de transport d'électricité auprès de RTA pour l'année 2018.

²¹⁰ Décision [D-2014-145](#).

²¹¹ Pièce B-0022, déposée sous pli confidentiel.

²¹² Dossier R-3984-2016.

²¹³ [Page 72](#), par. 303.

²¹⁴ Pièce B-0104, déposée sous pli confidentiel.

[430] Le montant total à autoriser pour les achats de services de transport du Transporteur auprès de RTA s'élève à 10,9 M\$ pour l'année témoin 2018. Ce montant est en baisse par rapport au montant de 11,4 M\$ de l'année de base 2017 et par rapport à celui de 11,1 M\$ de l'année historique 2016.

Énergie La Lièvre s.e.c.

[431] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et Énergie La Lièvre s.e.c. (ÉLL) pour l'alimentation de l'usine de Papier Masson Ltée, située à Gatineau. Ce contrat, approuvé par la Régie²¹⁵, a débuté le 1^{er} 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^{er} janvier 2014.

[432] Le coût des services de transport achetés auprès d'ÉLL, qui incluent un service de support de tension dynamique, est établi à 1,1 M\$ pour l'année 2018. Ce montant est le même que celui de l'année de base 2017.

Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan

[433] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2018, un montant de 1,0 M\$ pour ses achats de services de transport auprès de la Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan (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 Régie²¹⁶ et débutant le 1^{er} janvier 2010, pour une durée initiale de six ans, a été renouvelé pour une durée de cinq ans, à partir du 1^{er} janvier 2016.

Opinion de la Régie

[434] **La Régie reconnaît, à titre de charges nécessaires à la prestation de service du Transporteur, un montant de 5,4 M\$ pour les achats de services de transport auprès de CRT pour l'année témoin 2018.**

²¹⁵ Décision [D-2010-087](#).

²¹⁶ Décisions [D-2013-026](#) et [D-2013-026R](#).

[435] Dans sa décision D-2017-021²¹⁷, la Régie a retenu le fait que le maintien du contrat de location de lignes de RTA est dans le meilleur intérêt du Transporteur et de sa clientèle. Elle reconnaît ainsi un montant de 1,4 M\$ à ce titre, pour l'année 2018. Elle prend acte également du coût du service de transport d'électricité auprès de RTA, établi à 9,5 M\$ pour 2018.

[436] **En conséquence, la Régie autorise, pour l'année témoin 2018, les montants suivants :**

- **10,9 M\$ pour les achats de services de transport auprès de RTA;**
- **1,1 M\$ pour les achats de services de transport sur le réseau d'ÉLL;**
- **1,0 M\$ pour les achats de services de transport auprès de la SCHM;**
- **0,1 M\$ pour la catégorie « Autres » des achats de services de transport.**

7.4.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

[437] Pour les Achats d'électricité, le Transporteur projette, pour l'année témoin 2018, un montant de 15,7 M\$, comparativement à celui de 14,9 M\$ pour l'année historique 2016 et de 15,5 M\$ pour l'année de base 2017.

[438] **La Régie autorise le montant de 15,7 M\$ projeté au titre des Achats d'électricité pour l'année témoin 2018.**

7.4.3 AMORTISSEMENT

[439] La charge d'amortissement projetée pour l'année 2018, ajustée à la suite de la mise à jour de décembre 2017²¹⁸, s'élève à 1 060,7 M\$, en baisse de 27,1 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année 2017.

²¹⁷ [Page 74](#), par. 283.

²¹⁸ Pièce [B-0135](#), p. 3.

[440] Le tableau suivant présente la composition de la charge d'amortissement ainsi que son évolution pour la période de 2016 à 2018.

TABLEAU 27
ÉVOLUTION DE L'AMORTISSEMENT POUR LA PÉRIODE DE 2016 À 2018

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2016 Année historique	2017 D-2017-049 autorisé et ajustée	2017 Année de base	2018 Année témoin	2018 Année témoin révisée	Variations			
						2018 témoin révisée vs 2017 autorisé		2018 témoin révisée vs 2016 historique	
Composantes									
Immobilisations corporelles en exploitation	932,9	1 007,5	979,2	971,4	971,4	(36,1)	-3,6%	38,5	4,1%
Actifs incorporels	30,9	32,9	32,6	32,9	32,9	0,0	0,0%	2,0	6,5%
Actifs réglementaires	5,0	5,0	4,3	3,7	3,7	(1,3)	-26,0%	(1,3)	-26,0%
Retraits d'actifs	48,3	52,9	52,9	61,6	62,3	9,4	17,8%	14,0	29,0%
Radiation de projets	12,8	9,0	9,0	10,0	10,0	1,0	11,1%	(2,8)	-21,9%
Frais reportés	(16,5)	-19,5	(19,3)	(19,6)	(19,6)	(0,1)	0,5%	(3,1)	18,8%
Amortissement	1 013,4	1 087,8	1 058,7	1 060,0	1 060,7	(27,1)	-2,5%	47,3	4,7%

Tableau établi à partir de la pièce [B-0135](#).

[441] La diminution de 27,1 M\$ de la charge d'amortissement entre l'année 2018 et l'année 2017 autorisée s'explique principalement par une baisse de 36,1 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation et se ventile comme suit :

- une diminution de 64,0 M\$ attribuable à l'impact du remplacement des disjoncteurs de modèle PK en 2017;
- une diminution de 20,3 M\$ qui découle des révisions de durées de vie utile effectuées en 2017;
- une augmentation de 48,2 M\$ qui s'explique essentiellement par l'amortissement lié aux MES réalisées en 2016 et à celles prévues en 2017 et 2018.

Retraits d'actifs

[442] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur établit sa projection à :

- 62,3 M\$ au titre de retraits d'actifs, dont 52,3 M\$ pour les retraits de nature courante;
- 10 M\$ au titre de radiation de projets.

[443] Le Transporteur mentionne qu'il établit son niveau de retraits de nature courante en se basant sur les ratios moyens pour la période de 2012 à 2016 pour les catégories « Pérennité » et « Croissance des besoins », soit respectivement 5,2 % et 0,3 %.

[444] Le Transporteur précise, dans le but d'améliorer l'acuité de la prévision des retraits de nature courante, avoir ajusté les prévisions des MES utilisées dans le ratio pour l'année témoin 2018, en excluant les MES en lien avec la ligne 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'île ainsi que les MES et les retraits découlant du remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

[445] La Régie considère que la prévision des retraits d'actifs du Transporteur est raisonnable et reconnaît le montant prévu de 62,3 M\$.

[446] En conséquence, la Régie autorise un montant de 1 060,7 M\$ au titre des Charges d'amortissement, pour l'année témoin 2018, sous réserve des ajustements découlant des éléments décisionnels contenus dans les autres sections de la présente décision.

7.4.4 TAXES ET AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE

[447] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur projette, pour les Taxes, un montant de 105,4 M\$. Pour les Autres revenus de facturation interne, il projette un montant de 46,4 M\$ pour l'année témoin 2018, montant révisé à 46,8 M\$ à la suite de la mise à jour de décembre 2017²¹⁹.

[448] La Régie autorise, pour l'année témoin 2018, un montant de 105,4 M\$ au titre des Taxes et un montant de 46,8 M\$ au titre des Autres revenus de facturation interne.

²¹⁹ Pièce [B-0135](#), p. 3.

7.5 COMPTES D'ÉCARTS ET COMPTES DE FRAIS REPORTÉS

[449] La Régie prend acte de l'information produite par le Transporteur relative aux comptes d'écart et aux comptes de frais reportés.

7.6 FRAIS CORPORATIFS ET INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL

[450] Le Transporteur établit sa quote-part des frais corporatifs à 38,7 M\$, conformément à la méthode autorisée par la Régie dans sa décision D-2005-50. Cette projection pour l'année témoin 2018 est supérieure au montant de l'année historique 2016, soit 31,9 M\$, et au montant projeté de 36,7 M\$ pour l'année de base 2017. Il explique l'augmentation de ces frais, notamment, par l'inflation, l'augmentation du coût de retraite et par le transfert de l'activité « service conseil en communication » de la facturation interne aux frais corporatifs.

[451] Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif à la tempête de verglas de 1998 sont évalués, pour l'année témoin 2018, à 0,6 M\$, soit une augmentation de 0,2 M\$ par rapport au montant autorisé 2017, en lien avec le décret gouvernemental D-1329-2013 du 11 décembre 2013.

[452] La Régie autorise, pour l'année témoin 2018, au titre des Frais corporatifs et des Intérêts reliés au remboursement gouvernemental, les montants de 38,7 M\$ et de 0,6 M\$, respectivement.

7.7 FACTURATION EXTERNE

[453] La facturation externe correspond à des revenus qui ne proviennent pas des activités de base du Transporteur.

[454] Le Transporteur établit, sur la base des revenus annuels moyens de la période de 2012 à 2016, un montant de 8,7 M\$ à titre de facturation externe pour l'année témoin 2018. Ce montant représente respectivement une hausse de 1,0 M\$ et de 0,4 M\$ par rapport à l'année autorisée 2017 et l'année historique 2016.

[455] **La Régie autorise le montant de 8,7 M\$ projeté, au titre de la Facturation externe pour l'année témoin 2018.**

8. BASE DE TARIFICATION

8.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2016-2018

[456] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes, pour la période de 2016 à 2018.

TABLEAU 28
ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION SUR LA PÉRIODE DE 2016 À 2018

<i>En millions de dollars ou en % Moyennes des 13 soldes</i>	2016	2017	2017	2018	Variations			
	Année historique	D-2017-049 autorisée	Année de base	Année témoin	2018 témoin vs 2017 autorisée D-2017-049		2018 témoin vs 2016 historique	
Immobilisations en exploitation	18 768,9	19 722,0	19 550,8	20 667,3	945,3	4,8%	1 898,4	10,1%
Actifs incorporels	465,3	469,6	472,0	475,3	5,7	1,2%	10,0	2,2%
Autres actifs	(452,2)	(530,4)	(531,4)	(531,9)	(1,5)	0,3%	(79,7)	17,6%
Fonds de roulement	192,4	201,2	213,6	205,2	4,0	2,0%	12,9	6,7%
Base de tarification	18 974,4	19 862,4	19 705,0	20 816,0	953,5	4,8%	1 841,5	9,7%

Tableau établi à partir des pièces [B-0024](#), [B-0025](#) et [B-0026](#) et du dossier R-3981-2016, pièce [B-0177](#).

[457] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une base de tarification de 20 816,0 M\$, soit un accroissement de 1 841,5 M\$ ou 9,7 % par rapport à l'année historique 2016, et de 953,5 M\$ ou 4,8 % par rapport à l'année autorisée 2017.

[458] Le Transporteur précise que, aux fins d'établissement de la base de tarification, le seul impact des modifications aux méthodes comptables liées à la norme ASC 715 résulte de l'ajustement à l'encaisse réglementaire²²⁰.

²²⁰ Pièce [B-0054](#), p. 6 et 7, R2.2.

[459] À cet égard, le Transporteur explique ne pas être en mesure de quantifier l'impact des modifications aux méthodes comptables liées à l'ASC 715 sur ses MES au présent dossier. Conséquemment, l'impact de ces modifications sur sa prestation de travail dans ses projets d'investissement n'a pas été pris en compte dans ses projections d'investissement pour l'année de base 2017 ni pour l'année témoin 2018. Également, l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés aux projets d'investissements du Transporteur n'a pas été pris en compte.

8.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

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

[461] Le tableau suivant présente l'évolution des immobilisations corporelles en exploitation de la base de tarification pour la période de 2016 à 2018.

TABLEAU 29
ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION POUR LA
PÉRIODE DE 2016 À 2018

<i>En millions de dollars ou en % Moyennes des 13 soldes</i>	2016	2017	2017	2018	Variations			
	Année historique	D-2017-049 autorisée	Année de base	Année témoin	2018 témoin vs 2017 autorisée D-2017-049		2018 témoin vs 2016 historique	
Postes	10 643,7	11 341,0	11 080,1	11 523,5	182,5	1,6%	879,8	8,3%
Lignes	6 437,4	6 685,8	6 687,6	7 235,8	550,0	8,2%	798,5	12,4%
Autres actifs de réseau	652,0	603,2	698,1	777,6	174,5	28,9%	125,6	19,3%
Actifs de soutien	360,5	359,3	359,3	383,5	24,2	6,7%	23,0	6,4%
Télécommunications	675,4	732,8	725,6	746,9	14,1	1,9%	71,5	10,6%
Immobilisations en exploitation	18 768,9	19 722,0	19 550,8	20 667,3	945,3	4,8%	1 898,4	10,1%

Tableau établi à partir des pièces [B-0024](#), [B-0025](#) et [B-0026](#) et du dossier R-3981-2016, pièce [B-0177](#).

[462] Conformément à la décision D-2006-76, le Transporteur informe la Régie que des contributions de 114,0 M\$ sont inscrites à sa base de tarification 2018.

[463] Par ailleurs, le montant à la rubrique « Postes » comprend, pour l'année témoin 2018, des coûts de 4,7 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 2021 et 2024.

8.3 ACTIFS INCORPORELS, AUTRES ACTIFS ET FONDS DE ROULEMENT

[464] Les Actifs incorporels comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Sur la période de 2016 à 2018, la moyenne des 13 soldes de ces actifs passe de 465,3 M\$ à 475,3 M\$, soit une augmentation de 10,0 M\$ ou 2,2 %.

[465] Les Autres actifs comprennent les rubriques « Actifs réglementaires », « Contributions internes et autres » ainsi que « 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 ».

[466] Au 31 décembre 2018, la contribution à recevoir d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) est estimée à 152,6 M\$²²¹ et celle du Distributeur à 568,8 M\$²²².

[467] Pour la période de 2016 à 2018, l'augmentation des contributions internes du Distributeur s'explique principalement par la contribution liée à l'agrégation de ses projets, évaluée à 330,2 M\$ en 2016 et à 410,7 M\$ en 2018, et par une contribution liée au projet Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2009-02 (3^e), soit 54,9 M\$ en 2018.

[468] L'évaluation de la contribution du Distributeur, pour l'année témoin 2018, est examinée à la section 14.2.3 de la présente décision.

[469] Le Fonds de roulement est composé de l'encaisse réglementaire, des stocks de matériaux, combustibles et fournitures ainsi que de l'inventaire d'actifs stratégiques. Selon la moyenne des 13 soldes, il est évalué à 205,2 M\$ pour l'année témoin 2018. Au

²²¹ Pièce [B-0023](#), p. 10, tableau 10.

²²² Pièce [B-0023](#), p. 10, tableau 10.

cours de la période de 2016 à 2018, sa valeur au 31 décembre passe de 201,0 M\$ à 206,5 M\$, soit une augmentation de 5,5 M\$ ou 2,7 %.

8.4 SUIVI DES MISES EN SERVICE

[470] Le Transporteur présente l'impact global des MES sur les revenus requis, incluant l'amortissement lié à la base de tarification et la taxe sur les services publics pour les années historiques de 2014 à 2016 et l'année de base 2017²²³.

[471] Le Transporteur a réalisé, pour l'année historique 2016, des MES de 1 087,8 M\$, représentant une réduction de 66,1 M\$ par rapport au montant autorisé 2016.

[472] Pour l'année de base 2017, il prévoit des MES de 2 154,5 M\$, représentant une hausse de 166,8 M\$ par rapport au montant autorisé 2017.

[473] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur prévoit un niveau de MES de 2 150,6 M\$²²⁴. Ce volume de réalisation résulte de l'application d'un facteur de glissement de 525 M\$ au volume des MES prévues pour 2018, totalisant 2 676 M\$.

[474] Le Transporteur est confiant de réaliser le niveau des MES prévues pour l'année 2018, incluant le projet Chamouchouane qui représente, à lui seul, une mise en service de 869 M\$, soit 40 % des MES prévues pour 2018.

Facteur de glissement

[475] Le facteur de glissement a été élaboré par le Transporteur afin d'améliorer l'acuité des prévisions des MES. Pour ce faire, il évalue les projets à forte probabilité de réalisation, les niveaux historiques de MES réalisées et les événements particuliers pouvant survenir au cours de l'année témoin.

²²³ Pièce [B-0023](#), p. 17, tableau 18.

²²⁴ Pièce [B-0023](#), p. 24.

[476] Ainsi, pour l'année témoin 2018, le Transporteur considère que les six projets majeurs suivants, représentant 1 321 M\$, ont une forte probabilité de réalisation.

TABLEAU 30
MISES EN SERVICE DE PROJETS MAJEURS À FORTE PROBABILITÉ
DE RÉALISATION 2018 (M\$)

Projets majeurs	MES
Ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île	869
Poste Judith-Jasmin	148
Poste Gracefield et ligne Paugan – Maniwaki	98
Ligne Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur	93
Poste Sherbrooke – Renforcement du réseau	69
Installation inductances shunt 735 kV et 315 kV	44
Total	1 321

Source : Pièce [B-0076](#), p. 91.

[477] Pour l'évaluation des MES des projets inférieurs à 25 M\$, le Transporteur prend en compte leurs niveaux historiques sur cinq ans, en plus d'y refléter la hausse des investissements liée pour 2018.

[478] Enfin, le Transporteur considère, de façon ponctuelle pour l'année témoin 2018, une composante de contraintes de flexibilité opérationnelle, qui ont notamment trait à l'évolution des relations de travail, aux plages de retraits disponibles sur le réseau et aux IF. Il ajoute qu'il se trouve présentement dans un contexte de travail « sursollicité »²²⁵. Un montant de 150 M\$ est ainsi considéré à cette fin dans le facteur de glissement.

[479] Le Transporteur précise qu'il déploie actuellement tous les efforts nécessaires afin de faire face aux enjeux de flexibilité opérationnelle et qu'il y a plusieurs scénarios d'évolution des relations de travail²²⁶. Il ne peut préciser l'horizon sur lequel il devrait inclure les contraintes de flexibilité opérationnelle dans son évaluation du facteur de glissement²²⁷.

²²⁵ Pièce [A-0028](#), p. 115.

²²⁶ Pièce [B-0091](#), p. 28, R15.1.

²²⁷ Pièce [A-0028](#), p. 115.

[480] Questionné sur la répartition du facteur de glissement à travers les projets d'investissement, le Transporteur précise qu'il évalue le facteur de glissement de façon globale sur le total des MES initialement prévues²²⁸. Il soutient que, du montant de 2 676 M\$ initialement prévu pour les MES, un montant de 998 M\$ était destiné aux projets d'investissement inférieurs à 25 M\$, alors que ce montant s'établit à 543 M\$, après l'application du facteur de glissement²²⁹.

[481] Le Transporteur ajoute que le facteur de glissement associé aux projets majeurs s'établit à 70 M\$. Comme ces derniers ont trait à des demandes spécifiques, il effectue un suivi plus serré, ce qui explique le faible niveau du glissement associé à ces investissements²³⁰. Toutefois, aux fins de l'application de ce facteur de glissement de 70 M\$ en réduction des MES, ce sont les MES liées aux projets inférieurs à 5 M\$ qui sont réduites²³¹ et non celles visant les projets majeurs.

[482] La Régie constate ainsi que le facteur de glissement de 525 M\$ pour l'année témoin 2018 est composé d'un montant de 70 M\$ pour les projets majeurs et d'un montant de 455 M\$ pour ceux inférieurs à 25 M\$.

[483] **En ce qui a trait à l'établissement du facteur de glissement, la Régie demande au Transporteur de fournir les informations suivantes, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires :**

- **la liste des projets majeurs et les montants de MES associés, en élaborant sur leur probabilité de réalisation;**
- **la part du facteur de glissement associée aux projets majeurs et aux projets inférieurs à 25 M\$.**

[484] **Pour ce qui est de la réduction du niveau de MES résultant de l'application du facteur de glissement, la Régie demande au Transporteur d'indiquer le groupe d'investissement (projets supérieurs à 25 M\$, inférieurs à 25 M\$ ou inférieurs à 5 M\$) auquel la réduction a été appliquée.**

²²⁸ Pièces [B-0091](#), p. 29 et 30, et [A-0028](#), p. 191 à 193.

²²⁹ Pièces [B-0076](#), p. 89, R43.1, et [A-0028](#), p. 194.

²³⁰ Pièces [A-0028](#), p. 195, et [B-0076](#), p. 90, R43.2.

²³¹ Pièce [B-0122](#), p. 3.

[485] Par ailleurs, la Régie constate que le Transporteur ne peut prévoir avec précision l'horizon sur lequel il devra considérer une composante du facteur de glissement liée à la flexibilité opérationnelle. **Dans ce contexte, pour les prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de décrire l'évolution du contexte lié aux contraintes de flexibilité opérationnelle et, le cas échéant, de préciser la portion du facteur de glissement qui y serait liée.**

Nouvelles mesures mises en place pour améliorer la projection des MES

[486] En plus des mesures mises en place par le Transporteur pour améliorer la projection de ses MES, présentées dans les dossiers R-3934-2015 et R-3981-2016, le Transporteur poursuit la mise en place de nouvelles mesures pour améliorer la projection de ses MES, dont l'effet combiné assurera, selon lui, la réalisation des MES prévues et la réduction progressive du facteur de glissement²³². Ces nouvelles mesures sont énumérées ci-après :

- mise en place du CGAT, afin de renforcer l'organisation;
- planification de l'exécution des interventions à réaliser sur le réseau à l'aide du plan opérationnel consolidé (POC);
- mise en place d'une structure de coordination de projets, afin d'organiser les travaux de façon assidue;
- optimisation des stratégies de réalisation des mises en route de projets;
- optimisation de la planification des retraits nécessaires aux MES, en coordonnant les besoins en intervention sur les réseaux;
- amélioration de la disponibilité des installations, en diminuant la superficie des ZAL²³³.

[487] Le Transporteur précise que la réduction de superficie des ZAL ne se fait pas en modifiant la méthode de calcul de cette superficie, mais plutôt en réduisant leur nombre en appliquant des solutions correctives sur les équipements²³⁴. Il ajoute :

« La réduction de la superficie des ZAL, par la réduction du nombre de ZAL, contribue à diminuer les risques en santé sécurité en apportant les correctifs

²³² Pièce [B-0023](#), p. 19.

²³³ Pièce [B-0023](#), p. 18 et 19.

²³⁴ Pièce [B-0076](#), p. 85, R40.1.1.

nécessaires aux équipements qui autrement auraient démontré une trop grande probabilité de bris avec projection ou impact lors d'une défaillance. L'intervention de correction se fait en isolant l'équipement du réseau (i.e. retrait du réseau) ce qui élimine le risque sous-jacent à l'exploitation et permet de faire l'intervention de correction en toute sécurité »²³⁵.

[488] Par ailleurs, le Transporteur annonce qu'en date du 24 novembre 2017, le niveau de superficie des ZAL a diminué de plus de 75 % depuis juin 2016²³⁶.

[489] La Régie constate que le Transporteur a, en 2017, poursuivi la mise en place de mesures en vue d'améliorer la projection de ses MES.

[490] Par ailleurs, elle prend acte du fait que le Transporteur a diminué les risques en santé et sécurité, en diminuant de plus de 75 % le niveau de superficie des ZAL depuis juin 2016.

8.4.1 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE

[491] Pour la période de 2016 à 2018, le Transporteur présente les additions à la base de tarification réalisées ou projetées, ainsi que les autorisations de la Régie s'y rattachant et le suivi de leurs valeurs autorisées, pour les MES des projets dont le coût individuel est supérieur à 25 M\$ et celles des projets inférieurs à 25 M\$.

[492] Il mentionne que les MES projetées pour l'année témoin 2018 incluent, pour 68,8 M\$, le projet « Poste Sherbrooke – Renforcement du réseau » non autorisé par la Régie à la date de dépôt de la preuve du Transporteur.

[493] La Régie rappelle que, par sa décision D-2017-088, elle a autorisé la réalisation de ce projet, selon le montant total des coûts soumis par le Transporteur, soit 76,1 M\$²³⁷.

²³⁵ Pièce [B-0076](#), p. 85 et 86, R40.3.

²³⁶ Pièce [A-0026](#), p. 153.

²³⁷ Décision [D-2017-088](#).

[494] Compte tenu du fait que le projet « Poste Sherbrooke – Renforcement du réseau » a déjà été autorisé, la Régie est d’avis que les MES de 68,8 M\$ de ce projet, pour l’année témoin 2018, font partie des additions à la base de tarification pour l’année témoin 2018.

8.4.2 DÉPASSEMENT DE COÛTS ET MODIFICATION DE PROJETS AUTORISÉS EN VERTU DE L’ARTICLE 73 DE LA LOI

[495] 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 avait initialement autorisé et d’en fournir les justifications.

[496] 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 expliqués²³⁸.

[497] Dans sa décision D-2017-021, la Régie ordonnait au Transporteur de déposer systématiquement dans son dossier tarifaire, lors de la première demande d’inclusion d’un projet à la base de tarification, le suivi administratif qu’il lui aura déjà soumis pour expliquer le dépassement des coûts de plus de 15 %²³⁹.

[498] Le Transporteur présente les projets autorisés suivants, en vertu de l’article 73 de la Loi, qui ont fait l’objet d’un suivi administratif à la Régie :

- projet « Remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe Manic-5 » (décision D-2010-003);
- projet « Réfection d’un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan » (décision D-2012-151);

²³⁸ Décision [D-2014-035](#), p. 110, par. 510 et 511.

²³⁹ Décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 364 et 365.

- projet « Remplacement du groupe convertisseur au poste de la Madawaska et travaux connexes » (décision D-2013-130);
- projet « Addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand » (décision D-2013-167);
- projet « Remplacement des systèmes de démarrage et de systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste de Duvernay » (décision D-2014-083);
- projet « Remplacement et remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis » (décision D-2015-004).

[499] Les projets « Remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe Manic-5 » et « Remplacement du groupe convertisseur au poste de la Madawaska et travaux connexes » ont été complétés en 2016. Les coûts totaux de ces projets sont respectivement de l'ordre de 115,2 M\$ et de 76,9 M\$, après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers comptabilisés en 2017.

[500] En ce qui a trait au projet « Réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan », une mise en service de 54,5 M\$ a été réalisée en 2016. Aucun ajout n'est prévu pour ce projet dans l'année de base 2017 et dans l'année témoin 2018. La mise en service finale du projet est prévue pour 2019.

[501] Dans le cas du projet « Addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand », le Transporteur présente un résumé de la situation ayant conduit à ce dépassement. Il précise que la nature des travaux ainsi que les objectifs du projet n'ont pas changé, la solution recommandée restant la même²⁴⁰.

[502] Il fournit la même précision pour expliquer les écarts liés aux projets « Remplacement des systèmes de démarrage et de systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste de Duvernay » et « Remplacement et remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis »²⁴¹.

²⁴⁰ Pièce [B-0023](#), suivi administratif du 16 novembre 2016 – décision [D-2013-167](#) relative à l'addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand, p. 3 et 4.

²⁴¹ Pièce [B-0023](#), suivi administratif du 30 mai 2017 – décision [D-2014-083](#) relative au remplacement des systèmes de démarrage et des systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste Duvernay, p. 2 et 3; pièce [B-0023](#), suivi administratif du 30 mai 2017 – décision [D-2015-004](#) relative au remplacement et à la remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis, p. 2 et 4.

[503] La Régie prend acte du dépôt au dossier :

- de la lettre du suivi administratif du 16 novembre 2016 relative au projet « Addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand »;
- de la lettre du suivi administratif du 30 mai 2017 relative au projet « Remplacement des systèmes de démarrage et de systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste de Duvernay »;
- de la lettre du suivi administratif du 30 mai 2017 relative au projet « Remplacement et remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis ».

[504] La Régie est d'avis que le Transporteur a fourni une justification satisfaisante du dépassement de coût de ces projets. Malgré cette réévaluation, la nature et les objectifs des travaux des projets n'ont pas changé et les solutions recommandées demeurent les mêmes.

[505] En conséquence, la Régie autorise l'inclusion, à la base de tarification, de la totalité des coûts des projets suivants :

- **« Addition d'un transformateur à 315-34 kV au poste Normand »;**
- **« Remplacement des systèmes de démarrage et de systèmes et d'équipements connexes liés aux compensateurs synchrones au poste de Duvernay »;**
- **« Remplacement et remise à neuf d'équipements liés aux compensateurs synchrones au poste de Lévis ».**

8.4.3 INCLUSION DU PROJET CHAMOUCOUANE – BOUT-DE-L'ÎLE

[506] Le Transporteur prévoit pour l'année témoin 2018 des MES du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (le projet Chamouchouane) pour un montant de 869,4 M\$. Ce montant représente 40 % des MES prévues pour l'année témoin 2018.

[507] Il ajoute que le projet Chamouchouane démontre de bons indicateurs de réalisation jusqu'à ce jour²⁴². Il réfère, entre autres, aux échéanciers de réalisation et de MES :

« Le Transporteur se réfère, pour le projet de la ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'Île, à des indicateurs ciblant les principales activités du projet, soient les livrables d'avant-projet, les autorisations requises, l'approvisionnement ainsi que les échéanciers de réalisation et de mises en service »²⁴³.

[508] Le Transporteur précise également qu'il n'y a pas de mise en service partielle pour 2018 et que la mise en service qui aura lieu en 2018 est une mise en service finale²⁴⁴.

[509] Questionné sur la possibilité d'un report de la mise en service finale du projet Chamouchouane en 2019 plutôt qu'en 2018, le Transporteur précise que l'échéancier initial du projet est actuellement respecté²⁴⁵.

[510] En lien avec la mise en service de 869,4 M\$ prévue pour 2018, le Transporteur fait valoir l'importance de la ligne Chamouchouane, qui est attendue depuis plusieurs années²⁴⁶. Il souligne qu'au niveau des critères de la NERC et du NPCC, des automatismes sont utilisés depuis plusieurs années pour pallier certains cas de figure de réseau. Il ajoute que les principales activités à réaliser au niveau des postes sont pratiquement toutes complétées et que les inductances prévues ont déjà été installées²⁴⁷.

[511] Le Transporteur mentionne, de plus, que le projet Chamouchouane est réalisé à l'externe, en raison des mesures de flexibilité opérationnelle que les entrepreneurs peuvent avoir dans leur horaire de travail, afin de réaliser le projet selon les échéanciers prescrits.

[512] La Régie note que le projet Chamouchouane représente, à lui seul, 40 % des MES prévues pour l'année témoin 2018, soit une mise en service de 869,4 M\$. Elle est d'avis qu'un projet représentant 40 % des MES prévues pour une année donnée requiert une attention particulière. Elle se serait attendue à ce que le Transporteur fournisse à cet égard un niveau plus détaillé d'information dans sa preuve initiale.

²⁴² Pièce [B-0023](#), p. 20.

²⁴³ Pièce [B-0076](#), p. 88, R42.1.

²⁴⁴ Pièce [A-0028](#), p. 163.

²⁴⁵ Pièce [B-0076](#), p. 88, R42.2.

²⁴⁶ Pièce [A-0028](#), p. 161 et 162.

²⁴⁷ Pièce [A-0028](#), p. 216 et 217.

[513] Eu égard à l'échéancier des MES, la Régie rappelle qu'elle s'est questionnée à plusieurs reprises sur la possibilité d'avoir des MES partielles en 2018, dans la mesure où le Transporteur éprouverait des difficultés de réalisation et ne serait pas en mesure de compléter la mise en service finale en 2018, puisque cette situation risquerait de conduire à un écart important entre les MES réelles et celles prévues au présent dossier.

[514] Compte tenu de l'état d'avancement des travaux, la Régie autorise l'inclusion, à la base de tarification, pour l'année témoin projetée 2018, de la totalité du montant de 869,4 M\$.

8.4.4 INCLUSION DU PROJET LA ROMAINE

[515] Les décisions D-2011-083 et D-2011-083 Motifs autorisaient le projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport (Projet la Romaine). Ce projet visait à raccorder les quatre centrales hydroélectriques du complexe de la Romaine d'une puissance totale de 1 550 MW. Des MES échelonnées de 2014 à 2020 étaient prévues pour ce projet.

[516] Le projet, évalué à 1,8 G\$, incluait une contribution du Producteur, estimée à 918,3 M\$, et un montant maximal assumé par le Transporteur de 923,8 M\$.

[517] Dans la demande tarifaire 2017, la Régie approuvait la base de tarification du Transporteur, incluant les MES du Projet la Romaine, pour un montant cumulé de 1 459,1 M\$²⁴⁸, soit un montant supérieur au montant maximal de 923,8 M\$.

[518] Dans le présent dossier tarifaire, le Transporteur demande à la Régie de tenir compte des MES prévues de 8,5 M\$, aux fins de l'établissement de la base de tarification.

[519] Des MES de 2,7 M\$ et 104,3 M\$ sont prévues respectivement au cours des années 2019 et 2020²⁴⁹.

²⁴⁸ Dossier R-3981-2016, pièce [B-0019](#), p. 24 et décision [D-2017-021](#), p. 86 et 100, par. 339 et 406.

²⁴⁹ Pièce [B-0076](#), p. 94.

[520] Le versement de la contribution du Producteur est prévu à la fin des travaux, en 2020. La base de tarification sera alors créditée de tout montant qui excède le montant maximal.

[521] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que le Transporteur ne peut inclure dans sa base de tarification un montant supérieur à 923,8 M\$, puisque les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions) (appendice J, section A) stipulent que « [l]es montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous ».

[522] L'intervenant demande à la Régie de s'assurer, qu'à compter de l'année 2018, la base de tarification du Transporteur soit créditée de tout montant qui excède 923,8 M\$.

[523] L'AQCIE-CIFQ précise que sa demande est relative au traitement réglementaire du montant de la contribution. Selon l'intervenant, la contribution devrait être prise en compte, indépendamment du moment où elle est versée. Il ne lui paraît pas équitable que les clients du Transporteur assument l'amortissement de cette contribution et paient un rendement sur celle-ci.

[524] L'intervenant propose de considérer tout excédent au montant maximum comme un compte à recevoir, pour lequel la clientèle n'a pas à assumer les coûts de financement, et de créditer la base de tarification de ce même montant.

[525] Le Transporteur est en désaccord avec la proposition de l'intervenant, essentiellement pour les motifs indiqués ci-après.

- a) Le Transporteur soumet que le Projet la Romaine a été autorisé par la décision D-2011-083 de la Régie, qui est finale suivant la Loi, y incluant les modalités associées au versement de la contribution du Producteur.
- b) Le Transporteur souligne que, dans sa décision D-2015-209, la Régie a fait le choix d'appliquer les nouvelles modalités de versement de la contribution de manière prospective²⁵⁰, excluant par le fait même le Projet la Romaine. Ainsi, selon lui,

²⁵⁰ Décision [D-2015-209](#), p. 141, par. 587.

l'intervenant est mal fondé de présenter une proposition qui nie cette décision et les positions prises par la Régie quant à ce projet.

Le Transporteur présente certains extraits de la décision D-2015-209, afin de démontrer que, dans le cadre de l'examen de la demande relative à la modification de la politique d'ajouts au réseau de transport (Politique d'ajouts), la Régie était au fait de la pratique actuelle pour le versement de la contribution (lors de chaque mise en service de postes de départ ainsi qu'à la mise en service finale du projet).

Selon le Transporteur, le Projet la Romaine, autorisé en 2011, est conforme au cadre réglementaire d'alors, qui consiste à exiger le versement de la contribution du client, lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet.

- c) Le Transporteur souligne que le versement de la contribution en 2020 a toujours été présenté dans les différents dossiers. Cet aspect était connu et a été entériné depuis plusieurs années par la Régie.
- d) Les décisions D-2017-021 et D-2017-049, qui ont approuvé la base de tarification du Transporteur pour l'année 2017, incluant les MES du Projet la Romaine, sont finales suivant la Loi. Selon le Transporteur, la Régie ne peut valablement considérer l'application d'un crédit à la base de tarification avec une incidence rétroactive sur des immobilisations déjà reconnues et intégrées dans celle-ci.
- e) Le Transporteur plaide qu'il bénéficie entièrement de la présomption de prudence et d'utilité issue et décrite à la décision D-2005-050 de la Régie pour l'intégration, à la base de tarification, de la juste valeur des actifs prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité découlant de la mise en service graduelle du Projet la Romaine, autorisé par les décisions finales D-2011-083 et D-2011-083 Motifs.
- f) L'entente de raccordement intervenue pour le Projet la Romaine encadre la relation entre les parties et prévoit le moment du versement de la contribution attendue du Producteur²⁵¹. Le Transporteur soutient que la signature de l'entente de

²⁵¹ Pièce [B-0091](#), p. 32.

raccordement et les décisions de la Régie autorisant le Projet la Romaine font en sorte que le cadre contractuel et juridique des parties est désormais constitué.

- g) Le Transporteur soutient que le versement de la contribution en 2020 et son intégration à la base de tarification au moment du versement sont conformes aux Tarifs et conditions²⁵² :

« Deuxièmement, quand le projet va être mis en service, à la toute fin, on va avoir, on va avoir donc reçu la contribution et, là, ce que vous allez avoir, il faut le voir dans sa globalité, le projet, et à la toute fin qu'est-ce que vous aurez, vous aurez donc la valeur totale réduite de la valeur de la contribution reçue du client. Dans ce cas-ci, Hydro-Québec Production.

Alors, il faut le voir dans sa globalité. Le décalage temporaire qu'il y avait entre le moment du versement... Ce qui a été constaté dans la politique d'ajout, ce qui a fait l'objet du débat, c'était le décalage temporaire entre le moment des mises en service puis la réception des contributions clients qui excèdent l'allocation maximale. Le choix a été fait à ce moment-là, en examinant le projet de La Romaine, d'appliquer donc le prorata, hein, ça va se faire de façon au prorata pour le futur, hein, et, ça, ça va se faire de façon prospective »²⁵³.

Le Transporteur mentionne également que la Régie souligne, dans sa décision D-2014-035²⁵⁴, le fait que le versement de la contribution en 2020 est conforme aux Tarifs et conditions.

[526] L'AQCIE-CIFQ plaide que rien ne paraît soutenir, dans les dispositions de l'entente de raccordement citée par le Transporteur, dont l'article 6.1 et l'annexe 3, sa prétention selon laquelle l'entente prévoirait que le versement de la contribution ne serait dû qu'après la mise en service finale du projet.

[527] Selon l'intervenant, les décisions D-2011-083 et D-2011-083 Motifs n'ont d'aucune manière approuvé la prétention du Transporteur selon laquelle il conviendrait de ne tenir compte de la contribution du Producteur qu'après la fin de l'ensemble des travaux, contrairement à la réglementation en vigueur.

²⁵² Pièce [A-0034](#), p. 80 à 88.

²⁵³ Pièce [A-0034](#), p. 82 et 83.

²⁵⁴ [Page 124](#), par. 577 à 581.

[528] L'AQCIE-CIFQ reconnaît que la décision de la Régie, dans le dossier R-3888-2014, sur le traitement des contributions dans le cas de projets comportant des MES échelonnées dans le temps, n'a qu'une portée prospective. Toutefois, il ne reconnaît pas le fait que cette conclusion implique que le Producteur n'a pas à payer la contribution avant la mise en service finale du projet.

[529] Selon l'AQCIE-CIFQ, rien n'indique en quoi la pratique actuelle du Transporteur serait conforme à la réglementation en vigueur et encore moins en quoi elle permettrait au Transporteur de faire assumer, par l'ensemble de sa clientèle, des obligations à l'égard de montants excédant le montant maximal.

[530] L'intervenant reconnaît que le Transporteur a réussi à faire approuver, pour les fins de l'établissement de ses revenus requis et de ses tarifs 2017, l'incorporation, à sa base de tarification, d'un montant de 557,8 M\$, portant le montant cumulatif à l'égard du Projet la Romaine à 1 459,1 M\$. Cependant, l'intervenant précise qu'il ne demande pas de remédier à cette situation, qui a trait aux tarifs de 2017. La Régie peut, selon l'intervenant, décider que, pour l'année 2018, les revenus requis du Transporteur seront établis en considérant immédiatement le crédit que le Transporteur voudrait ne voir appliquer qu'à compter de 2020.

[531] Quant à l'argument du Transporteur selon lequel la proposition de l'intervenant ne lui permettrait pas de récupérer ses coûts, ce qui serait contraire aux principes réglementaires, l'AQCIE-CIFQ soumet, d'une part, que l'entente de raccordement n'empêche pas le Transporteur de récupérer ses coûts auprès du Producteur et que, s'il ne le fait pas, ce n'est pas à la clientèle d'en subir les conséquences. D'autre part, même si l'entente de raccordement ne permettait pas au Transporteur de récupérer ses coûts de financement auprès du Producteur, il ne serait pas en droit d'exiger le paiement auprès de l'ensemble de la clientèle.

Opinion de la Régie

[532] La Régie ne retient pas la position de l'AQCIE-CIFQ, pour le motif qu'elle constitue une remise en question, pour le Projet la Romaine, du cadre réglementaire, tel qu'elle l'a interprété et appliqué dans ses décisions finales à l'égard de ce projet.

[533] La Régie a reconnu, par ses décisions finales indiquées ci-après, que le versement de la contribution, à la fin des travaux en 2020, ne contrevenait pas au cadre réglementaire alors en vigueur. Ces décisions sont finales. Elles ne peuvent faire l'objet d'une reconsidération dans le cadre du présent dossier, tel que le suggère la position de l'AQCIE-CIFQ, alors que les investissements sont en cours de réalisation.

Décisions D-2011-83 et D-2011-83 Motifs

[534] La Régie a autorisé, par des décisions finales suivant la Loi, le projet d'investissement et le mode de récupération des coûts qui s'ensuit, y incluant le versement de la contribution à la fin des travaux.

[535] Lorsqu'elle examine un projet en vertu de l'article 73 de la Loi, la Régie doit, selon les termes mêmes de cet article, tenir compte de la contribution financière du client et, suivant le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*²⁵⁵, de l'impact tarifaire du projet.

[536] Dans la preuve déposée au soutien de la demande d'autorisation du Projet la Romaine, le Transporteur a notamment fait état du coût global du projet, du montant maximal et de la contribution du Producteur.

[537] Par ailleurs, l'impact tarifaire présenté dans le cadre de ce dossier tenait compte du versement de la contribution à la fin des travaux en 2020. Ainsi, l'impact tarifaire faisait état de chacune des MES partielles, dont le total dépassait, de manière temporaire, le montant maximal de 918,3 M\$ à partir de 2016, suivie d'une mise en service d'un montant négatif en 2020.

²⁵⁵ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

TABLEAU 31
MISES EN SERVICE DU PROJET LA ROMAINE

Date de MES	M\$
2014-8	543 474
2014-9	236 188
2015-8	1 823
2016-7	65 798
2016-9	155 859
2017-6	482 053
2020-7	(561 394)
Mises en service nettes	923 800

Tableau établi à partir de la pièce B-0006 du dossier R-3757-2011.

[538] Le Transporteur a également fait état, dans le dossier d'investissement, des MES échelonnées de 2014 à 2020. La Régie a conclu que les investissements du Transporteur n'avaient pas d'impact à la hausse sur les tarifs, et elle a autorisé le projet.

[539] Ces décisions ont été rendues sans condition ni réserve à l'égard du versement de la contribution, contrairement à certaines décisions où la Régie a réservé sa décision sur cet aspect. À titre d'exemple, dans sa décision D-2010-165, la Régie concluait comme suit :

« RÉSERVE sa décision sur l'estimation de la contribution par le Distributeur ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution »²⁵⁶.

[540] Les décisions autorisant le Projet la Romaine n'ont pas fait l'objet d'une révision en application de l'article 37 de la Loi. C'est sur la base de cette autorisation que le Transporteur a réalisé son projet et engagé ses dépenses. Si les décisions avaient invalidé les modalités liées au versement de la contribution, le Transporteur aurait pu modifier les modalités applicables à son client.

²⁵⁶ Décision [D-2010-165](#), p. 20.

Décision D-2014-035

[541] Dans sa décision D-2014-035, la Régie conclut que le versement de la contribution, à la fin des travaux en 2020, est conforme aux Tarifs et conditions. Elle rejette, sur cette base, les recommandations d'un intervenant ayant trait au devancement de la contribution :

« [577] L'intervenant constate, au surplus, que la contribution majeure du Producteur à l'année 2020, attribuable au raccordement des centrales du complexe de La Romaine, a une incidence importante à la baisse sur les tarifs.

[578] Le RNCREQ croit urgent de revoir la Politique d'ajouts et invite la Régie à envoyer un message clair au Transporteur à cet effet. Subsidiairement, il recommande à la Régie de considérer la possibilité que la contribution attribuable à ce projet soit versée progressivement, suivant l'avancement des travaux et des mises en service [note de bas de page omise].

[...]

[580] En ce qui a trait aux devancements des contributions du Producteur pour le projet de raccordement des centrales du complexe de La Romaine, la Régie souligne que le traitement proposé par le Transporteur est conforme au texte actuel des Tarifs et conditions.

[581] En conséquence, la Régie n'entend pas donner suite aux recommandations du RNCREQ »²⁵⁷.

Décision D-2015-209

[542] Dans le dossier relatif à la Politique d'ajouts, afin de permettre un meilleur appariement dans la base de tarification entre les coûts d'un projet que le Transporteur assume et le paiement de la contribution du client, la Régie a adopté de nouvelles modalités pour l'établissement et le versement de la contribution, qui impliquent un devancement de la contribution par rapport à la pratique actuelle. Elle précise cependant que ces modalités s'appliqueront de manière prospective, à l'exception des projets pour lesquels elle a émis des réserves quant au versement de la contribution du Distributeur :

²⁵⁷ Décision [D-2014-035](#), p. 124.

« [587] La Régie précise que ces nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution s'appliqueront de manière prospective. Ainsi, elles s'appliqueront aux projets qui n'auront pas, à la date de publication de la présente décision, fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès de la Régie visant la réalisation d'un projet soumis en vertu de l'article 73 de la Loi.

[...]

[591] La Régie précise que ces nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution s'appliqueront de manière prospective, à l'exception des projets qui ont fait l'objet de réserves par la Régie quant au versement de la contribution du Distributeur. Ainsi, la méthode s'appliquera aux projets qui n'ont pas fait l'objet d'une décision de la Régie autorisant la réalisation du projet en vertu de l'article 73 de la Loi à la date de publication de la présente décision »²⁵⁸.

[543] En décidant ainsi, la Régie excluait le Projet la Romaine de l'application des nouvelles modalités.

[544] Il est à noter que, dans le dossier relatif à la Politique d'ajouts, la Régie a spécifiquement examiné l'impact tarifaire du versement de la contribution du Projet la Romaine, avant de statuer sur les nouvelles modalités²⁵⁹. Le Transporteur a alors précisé que la pratique actuelle est d'exiger le versement de la contribution du client, lorsque le montant réel qu'il a encouru pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet.

[545] La Régie a ainsi réglé de façon prospective le problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification, excluant par le fait même le Projet la Romaine. Le traitement réglementaire proposé par l'AQCIE-CIFQ constitue une remise en question de cette décision, qui est finale suivant la Loi.

Décisions D-2017-021 et D-2017-049

[546] Enfin, la Régie a établi la base de tarification 2017 en tenant compte des actifs qu'elle estimait prudemment acquis et utiles. Ces actifs incluaient un montant cumulatif pour le Projet la Romaine qui excède le montant maximal. Le versement du montant de la contribution était alors prévu à l'année 2020. Ces décisions sont cohérentes avec l'ensemble des décisions rendues sur le Projet la Romaine.

²⁵⁸ Décision [D-2015-209](#), p. 141.

²⁵⁹ Dossier R-3888-2014, pièce [B-0039](#), p. 7 à 9, R1.2.

Conclusion

[547] Les dispositions des Tarifs et conditions liées à la Politique d'ajouts (appendice J), n'ont pas été interprétées et appliquées par la Régie comme excluant la possibilité pour le Transporteur d'exiger le versement de la contribution à la fin des travaux.

[548] Cette pratique soulevait cependant un problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification, dans le cadre de projets qui comportent des MES échelonnées. Cette problématique avait été identifiée par la Régie dans la liste des problématiques soulevées dans le cadre de l'application de la Politique d'ajouts²⁶⁰. Cette problématique a été réglée de manière prospective, dans le cadre du dossier sur la Politique d'ajouts, confirmant ainsi que le versement de la contribution à la fin des travaux, dans le cadre du Projet la Romaine, ne contrevient pas au cadre réglementaire.

[549] Les décisions rendues par la Régie sont finales et cohérentes. Le cadre réglementaire relatif au versement de la contribution, tel qu'il était compris et interprété par le Transporteur, a été reconnu dans les décisions précitées. Afin de préserver la stabilité juridique des décisions et leur caractère final, ces décisions ne peuvent être reconsidérées, dans le cadre du présent dossier.

[550] Par ailleurs, considérant l'impact tarifaire lié au versement de la contribution à la fin des travaux, la Régie est d'avis qu'une attention particulière de la part du Transporteur devrait être portée à ce projet afin qu'il se réalise selon l'échéancier prévu. La Régie note à cet égard l'affirmation du Transporteur selon laquelle la contribution sera versée au mois de septembre 2020 lors de la mise en service finale du Projet la Romaine, selon la prévision disponible lors de l'audience²⁶¹.

8.5 RÉVISION DES DURÉES DE VIE UTILE

[551] 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 2016 à 2018.

²⁶⁰ Décision [D-2015-209](#), p. 13, par. 17.

²⁶¹ Pièce [A-0028](#), p. 176.

[552] **La Régie prend acte de la révision des durées de vie utile**²⁶².

8.6 FIABILITÉ DES PROJECTIONS

[553] Le Transporteur mentionne qu'il maintient, pour la période de 2014 à 2017, un degré de précision de la base de tarification autorisée ayant servi de base à l'établissement des tarifs se situant au-dessus de 98,3 %.

[554] En sus des initiatives mises en place en 2017 et de l'application du facteur de glissement, le Transporteur fait état de nouvelles mesures qui contribueront, selon lui, à réaliser les MES prévues et permettront la réduction progressive du facteur de glissement²⁶³.

[555] Le Transporteur estime l'impact sur ses revenus requis de son facteur de glissement pour les années témoin 2017 et 2018. Pour l'année témoin 2018, il évalue cet impact à 24,9 M\$²⁶⁴.

[556] L'AQCIE-CIFQ présente l'écart annuel entre la valeur de la base de tarification réelle et celle de la base de tarification autorisée sur la période de 2008 à 2016. L'intervenant constate que, pour la période, exception faite de l'année 2010, la valeur réelle de la base de tarification a été inférieure à la valeur autorisée. L'intervenant indique également ne pas avoir constaté d'amélioration quant à la précision de l'estimation du montant de la base de tarification.

[557] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que la Régie devrait « corriger » systématiquement les prévisions du Transporteur pour les intrants des revenus requis, afin de contrer les écarts « toujours favorables » au Transporteur. L'intervenant mentionne, sans toutefois en quantifier l'ampleur, que les corrections devraient se fonder sur l'historique constaté depuis 2008.

²⁶² Pièce [B-0023](#), p. 26 et 27.

²⁶³ Pièce [B-0023](#), p. 18 et 19.

²⁶⁴ Pièce [B-0081](#), p. 24, R8.1.

[558] La FCEI note une surestimation de la base de tarification. Sur la base des données historiques de la période de 2012 à 2016, l'intervenante estime l'écart moyen sur la base de tarification, pour la période de 2012 à 2016, à 232 M\$ et l'impact moyen sur les revenus requis lié à cet écart à 60 M\$. Selon elle, cette surestimation contribue, de manière significative, aux excédents de rendement observés au cours de ces années. L'intervenante mentionne également que cette moyenne n'est pas le reflet d'une ou deux données extrêmes, mais plutôt d'écarts répétés et récurrents, d'ampleur à peu près similaire à chacune des années²⁶⁵.

[559] Bien qu'elle se dise consciente des efforts faits par le Transporteur afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions, la FCEI fait valoir que les écarts perdurent, malgré les multiples mesures prises à ce jour, dont l'introduction, depuis l'année 2014, d'un facteur de glissement aux prévisions de MES.

[560] Basé sur l'écart constaté et l'impact du facteur de glissement, l'intervenante recommande un ajustement additionnel à la baisse de 35 M\$ des revenus requis pour l'année témoin 2018 pour tenir compte des différents effets de la surévaluation de la base de tarification.

[561] La Régie rappelle la préoccupation suivante à l'égard de la base de tarification, émise dans sa décision D-2010-032 et réitérée dans sa décision D-2014-035 :

« [314] La Régie considère que la justesse des prévisions du Transporteur constitue un enjeu important, notamment dans le contexte de l'approche de l'année témoin projetée. La Régie en a d'ailleurs souligné l'importance dès la décision D-99-120 qui autorisait ce principe réglementaire comme base d'établissement des tarifs du Transporteur [note de bas de page omise].

[315] La fiabilité des projections relatives aux mises en exploitation des immobilisations corporelles est un élément essentiel d'appréciation de l'évolution annuelle de la base de tarification. Le Transporteur doit convaincre la Régie que ses projections sont fiables afin d'être reconnues, et ce, dans l'objectif d'éviter, autant que possible, qu'il ne perçoive un rendement sur des actifs de transport qui n'auront pas été mis en service au cours de l'année témoin projetée »²⁶⁶.

²⁶⁵ Pièce [C-FCEI-0011](#), p. 10.

²⁶⁶ Décisions [D-2010-032](#), p. 77, et [D-2014-035](#), p. 97.

[562] Le tableau suivant présente les écarts de prévision associés à la base de tarification ainsi que leur impact sur les revenus requis, pour la période de 2013 à 2017.

TABLEAU 32
ÉCARTS DE PRÉVISION ASSOCIÉS À LA BASE DE TARIFICATION

Base de tarification

<i>En millions de dollars</i>	2013	2014	2015	2016	2017¹
Écarts de prévision					
Mises en service projetées vs réelles	521,9	465,4	(380,1)	(615,7)	(100,7)
Degré de précision - MES projetées vs réelles	82%	87%	112%	127%	103%
Moyenne des 13 soldes de la base de tarification (Aut. Vs Réel)	77,4	191,3	163,6	333,5	157,4
Degré de précision - base de tarification autorisée vs réelle	99,5%	98,9%	99,1%	98,3%	99,2%
Impacts sur le revenu requis autorisé					
Effet sur le rendement autorisé dû à l'écart volume	5,0	13,5	11,4	22,9	10,8
Amortissement lié à la base de tarification et les taxes	43,1	42,6	30,4	7,7	29,8
Effet total	48,1	56,1	41,8	30,6	40,6

Note 1 : Année de base.

Tableau établi à partir de la pièce [B-0023](#), p. 17 et du dossier R-3981-2016, pièce [B-0019](#), p. 18.

[563] La Régie note que, pour l'année 2014, malgré le fait qu'elle ait réduit d'un montant de 100 M\$ la base de tarification projetée²⁶⁷, la valeur historique s'est établie à un montant inférieur de 191 M\$ par rapport à celle autorisée.

[564] La Régie considère que la fiabilité des projections relatives aux MES des immobilisations corporelles est un enjeu récurrent. Elle estime que cette problématique n'est pas seulement liée au montant total des MES d'une année donnée, mais également au moment de l'année où ces MES surviennent.

[565] La Régie constate du tableau 32 que, sur la période de 2015 à 2017, bien que les MES réelles aient été, en moyenne, supérieures de 366 M\$ par rapport aux montants projetés, la moyenne des 13 soldes de la base de tarification a, pour sa part, été inférieure de 218 M\$ en moyenne pour cette même période.

[566] Selon la Régie, une telle situation est principalement causée par la différence entre le mois projeté de la mise en service d'un actif par rapport au mois où cet actif est réellement mis en service.

²⁶⁷ Décision [D-2014-035](#), p. 99, par. 452.

[567] En réponse à un questionnement sur le degré de précision de la base de tarification pour l'année témoin 2018, le Transporteur mentionne :

« Beaucoup d'initiatives qui ont été mises en place, les jalons de projet, entre autres, où est-ce qu'on va suivre des projets importants. On ne suivra pas les mille (1000) projets en cours. Mais il y a des suivis de projet qui sont réalisés maintenant où on tente de suivre avec HQ Équipement qui réalise des projets pour nous, de façon beaucoup plus serrée. Puis, ça, monsieur Tessier pourra en parler de façon probablement plus aisée que moi. Mais on a ajouté des jalons de suivi de projet pour s'assurer d'être en mesure d'intervenir si on perçoit des glissements au courant même d'une année.

Autre élément, c'est depuis l'arrivée de monsieur Boucher, on tente également de réaliser les mises en service de façon échelonnée dans l'année. Plutôt que d'avoir toutes nos mises en service prévues en novembre, décembre année après année, à chaque fois aujourd'hui qu'on fait autoriser un projet d'investissement, beaucoup de questions. Les gens sont 'challengés' à savoir, est-ce que la mise en service ne pourrait pas être réalisée en mai, en mars, en juin, pour échelonner dans l'année les mises en service, ce qui va créer moins de pression sur des mises en service prévues à la fin de l'année, novembre, décembre. Alors, oui, il y a des initiatives en place pour améliorer toute cette acuité »²⁶⁸.

[568] Malgré les différentes initiatives mises de l'avant par le Transporteur, la Régie n'est pas convaincue de l'acuité de ses projections, particulièrement en ce qui a trait aux dates de MES réelles par rapport au moment où elles sont projetées. Elle constate que les mesures correctives, mises en place depuis quelques années, ne démontrent pas historiquement une amélioration significative de la précision de la base de tarification projetée.

[569] L'examen des cinq dernières années fait ressortir de façon récurrente d'importants écarts entre les montants projetés et les valeurs historiques de la base de tarification. La Régie constate une surévaluation moyenne de la base de tarification pour la période de 2013 à 2017 de 185 M\$. En excluant les valeurs extrêmes des années 2013 et 2016, la surévaluation moyenne s'établit à 170,7 M\$.

²⁶⁸ Pièce [A-0028](#), p. 203 et 204.

[570] Sur cette base, la Régie estime à 170 M\$ la surévaluation de la base de tarification de l'année témoin 2018.

[571] Par ailleurs, la Régie estime que certaines informations relatives à la réalisation des MES doivent être incluses dans la preuve du Transporteur, afin de mieux évaluer les impacts reliés au moment où une mise en service survient par rapport au moment projeté.

[572] La Régie demande au Transporteur, à compter de son prochain dossier tarifaire, d'ajouter à son tableau 23 de la pièce B-0023²⁶⁹, détaillant les MES projetées de l'année témoin, une colonne indiquant le mois projeté de la mise en service.

[573] De la même manière, elle lui demande, dans le cadre de son rapport annuel, d'ajouter, dans son tableau de suivi des mises en service et des autorisations de projets d'investissement²⁷⁰, deux colonnes indiquant respectivement le mois de mise en service projeté lors du dossier tarifaire et le mois réel de mise en service.

8.7 CONCLUSION SUR LA BASE DE TARIFICATION

[574] Compte tenu de ce qui précède, la Régie réduit la base de tarification du Transporteur pour l'année témoin 2018 d'un montant de 170 M\$, aux fins de la détermination de ses revenus requis et de ses tarifs.

[575] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 20 mars 2018, à 12 h, pour approbation, les données de sa base de tarification pour 2018, ajustées en fonction de la présente décision.

²⁶⁹ Pièce [B-0023](#), p. 24, tableau 23.

²⁷⁰ Rapport annuel 2016 d'Hydro-Québec Transport, pièce [HQT-3, document 2](#), p. 12.

9. POLITIQUE FINANCIÈRE

[576] 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.

9.1 STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES

[577] 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.

[578] Il propose également le maintien, pour l'année témoin 2018, du taux de rendement des capitaux propres fixé à 8,2 % pour l'année 2014²⁷¹ et reconduit pour les années 2015, 2016 et 2017.

[579] La Régie maintient, pour l'année témoin 2018, la structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.

[580] Elle autorise également, pour l'année témoin 2018, un taux de rendement sur les capitaux propres de 8,2 %.

9.2 COÛT DE LA DETTE

[581] 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.

[582] Le Transporteur procède, en décembre 2017, à la mise à jour des paramètres financiers pour le coût de la dette, conformément à la décision D-2014-034²⁷².

²⁷¹ Décision [D-2014-034](#), p. 62, par. 243.

²⁷² [Page 68](#), par. 273.

[583] En ce qui a trait aux effets des comptes d'écarts et de reports (CER) sur le coût de la dette, le Transporteur applique le même traitement que celui retenu par la Régie pour le Distributeur dans 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.

[584] Dans sa preuve initiale, le Transporteur propose un coût de la dette de 6,258 %. Dans sa mise à jour de décembre 2017, ce taux est ajusté à 6,482 %²⁷³, soit une hausse de 0,284 % par rapport au taux de 6,198 % approuvé pour 2017.

[585] Dans cette mise à jour, la stratégie d'Hydro-Québec, quant à la composition du financement prévu, reste inchangée. Cependant, en termes de besoins de financement, Hydro-Québec a modifié ses hypothèses de financement, en empruntant un montant de 1,2 G\$ au lieu du montant de 1,5 G\$ prévu en 2017, alors que le montant de 1,0 G\$ prévu pour 2018 est passé à 1,5 G\$.

[586] Par ailleurs, depuis son dépôt, deux émissions ont été réalisées. Elles portent un taux d'intérêt fixe et viennent à échéance au mois de février 2055. Ces émissions ont permis d'encaisser 1,2 G\$. Aucune autre émission n'est prévue en 2017. Il est à noter également que le montant de la dette a diminué à la suite des décaissements effectués dans le cadre de la gestion du risque de crédit.

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

[588] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter et de justifier, le cas échéant, les changements à la stratégie financière de l'entreprise lors de la mise à jour du coût de la dette, tels qu'expliqués à la pièce B-0137²⁷⁴.

[589] Pour l'année témoin 2018, la Régie autorise un coût de la dette du Transporteur de 6,482 %.

²⁷³ Pièce [B-0137](#), p. 6.

²⁷⁴ Pièce [B-0137](#), p. 6.

9.3 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL

[590] 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 6,841 % pour l'année témoin 2018. Dans sa mise à jour de décembre 2017, le Transporteur ajuste le coût moyen pondéré du capital à 6,997 %²⁷⁵.

[591] Pour l'année témoin 2018, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification de 6,997 %.

9.4 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL PROSPECTIF

[592] Dans sa preuve initiale, le Transporteur propose un coût moyen pondéré du capital prospectif établi à 5,135 % pour l'année témoin 2018. Dans le cadre de sa mise à jour de décembre 2017, le Transporteur ajuste sa proposition à 5,233 %²⁷⁶.

[593] Pour l'année témoin 2018, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,233 %.

10. REVENUS REQUIS

[594] Pour l'année témoin 2018, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 364,2 M\$, en hausse de 116,0 M\$, soit 3,6 %, par rapport aux revenus requis autorisés pour 2017 selon la décision D-2017-049. Par rapport à l'année historique 2016, l'augmentation prévue est de 251,5 M\$, soit 8,1 %.

[595] À la suite de la mise à jour de décembre 2017, les revenus requis demandés par le Transporteur pour l'année témoin 2018 sont réévalués à 3 397,7 M\$, soit une hausse de 33,5 M\$ par rapport aux revenus requis demandés lors du dépôt initial de la preuve²⁷⁷.

²⁷⁵ Pièce [B-0137](#), p. 5.

²⁷⁶ Pièce [B-0137](#), p. 7.

²⁷⁷ Pièce [B-0063](#), p. 4.

[596] Le tableau suivant présente l'évolution des revenus requis pour la période de 2016 à 2018.

TABLEAU 33
ÉVOLUTION DES REVENUS REQUIS POUR LA PÉRIODE DE 2016 À 2018

En millions de dollars ou en %	2016 Année historique	2017 D-2017-049 ajustée	2017 Année de base	2018 Année témoin	2018 Année témoin révisée	Variations					
						2018 témoin révisée VS 2017 autorisée		2018 témoin révisée VS 2016 historique			
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION											
Coût des capitaux empruntés	821,2	861,8	858,5	911,9	944,6	82,8	9,6%	123,4	15,0%		
Coût des capitaux propres	537,0	488,6	483,2	512,1	512,1	23,5	4,8%	-24,9	-4,6%		
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	18 974,4	19 862,4	19 705,0	20 816,0	20 817,0						
Coût moyen pondéré du capital	7,158%	6,799%	6,809%	6,841%	6,997%						
Coût de la dette	6,183%	6,198%	6,224%	6,258%	6,482%						
Taux de rendement sur les capitaux propres	9,434%	8,200%	8,174%	8,200%	8,200%						
TOTAL - RENDEMENT	1 358,2	1 350,4	1 341,7	1 424,0	1 456,7	106,3	7,9%	98,5	7,3%		
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE											
Charges nettes d'exploitation											
Charges brutes directes	499,6	558,2	614,4	661,7	661,9	103,7	18,6%	162,3	32,5%		
Charges de services partagés	380,0	381,9	412,9	409,0	409,3	27,4	7,2%	29,3	7,7%		
Coûts capitalisés	(146,2)	(149,0)	(157,6)	(168,4)	(168,4)	-19,4	13,0%	-22,2	15,2%		
Facturation interne émise	(30,9)	(30,0)	(30,6)	(33,1)	(33,1)	-3,1	10,3%	-2,2	7,1%		
Réduction non attribuée par rubrique (par. 252, D-2017-021)		(11,1)				11,1					
	702,5	750,0	839,1	869,2	869,7	119,7	16,0%	167,2	23,8%		
Autres charges											
Achats de services de transport	19,4	19,2	19,2	18,5	18,5	-0,7	-3,6%	-0,9	-4,6%		
Achats d'électricité	14,9	15,0	15,5	15,7	15,7	0,7	4,7%	0,8	5,4%		
Amortissement	1 013,4	1 087,8	1 058,7	1 060,0	1 060,7	-27,1	-2,5%	47,3	4,7%		
Taxes	99,2	99,7	99,2	105,4	105,4	5,7	5,7%	6,2	6,3%		
Autres revenus de facturation interne	(43,4)	(47,6)	(47,8)	(46,4)	(46,8)	0,8	-1,7%	-3,4	7,8%		
	1 103,5	1 174,1	1 144,8	1 153,2	1 153,5	-20,6	-1,8%	50,0	4,5%		
Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs			(112,2)	(116,6)	(116,6)	-116,6		-116,6			
Frais corporatifs	31,9	35,7	36,7	38,7	38,7	3,0	8,4%	6,8	21,3%		
Comptes d'écarts											
Coût de retraite	17,1	(15,9)	1,5	(17,4)	(17,4)	-1,5	9,4%	-34,5	-201,8%		
Compte d'écarts - pénalités liées aux services complémentaires	(0,1)			(0,1)	(0,1)	-0,1					
Norme ASC 715			39,9								
Comptes de frais reportés											
Coûts de mises en service de projets non autorisés	(0,1)	0,8	0,8			-0,8		0,1			
Passage aux PCGR des États-Unis	(46,3)							46,3			
Implantation et application des normes CIP v5	5,1							-5,1			
Disjoncteurs PK	(50,4)	(38,8)	(35,9)	22,5	22,5	61,3		72,9			
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,4)	(0,4)	(0,5)	(0,6)	(0,6)	-0,2	50,0%	-0,2	50,0%		
Facturation externe	(8,3)	(7,7)	(7,7)	(8,7)	(8,7)	-1,0	13,0%	-0,4	4,8%		
Total - Dépenses	1 754,5	1 897,8	1 906,5	1 940,2	1 941,0	43,2	2,3%	186,5	10,6%		
TOTAL - REVENU REQUIS	3 112,7	3 248,2	3 248,2	3 364,2	3 397,7	149,5	4,6%	285,0	9,2%		

Tableau établi à partir de la pièce [B-0135](#), p. 4.

[597] **Compte tenu de l'ensemble des dispositions de la présente décision, la Régie estime, pour l'année témoin 2018, le montant des revenus requis du Transporteur à 3 335,5 M\$.**

[598] **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 20 mars 2018 à 12 h.**

11. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

11.1 CONCEPTION ET DÉMARCHE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU

[599] 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.

[600] 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.

[601] Dans sa preuve amendée donnant suite à la décision procédurale D-2017-107²⁷⁸, le Transporteur retire les éléments en lien avec la définition de la catégorie d'investissement Maintien et amélioration de la qualité du service.

Optimisation des limites de transit

[602] Selon l'AHQ-ARQ, les améliorations des limites de transit apportées par le Transporteur permettent de dégager des marges positives sur le réseau de transport qui devraient être considérées lors de demandes futures visant à augmenter la capacité du réseau principal. L'intervenant réfère au dossier R-4000-2017 dans lequel le Distributeur affirmait que l'ajout d'une demande de pointe additionnelle de l'ordre de 110 MW pour les prochains 10 ans pourrait être transportée sans coût additionnel sur le réseau principal²⁷⁹.

[603] Le Transporteur soutient à cet égard qu'il dissocie les stratégies d'exploitation pour augmenter les limites de transit et la capacité globale du réseau de transport²⁸⁰.

²⁷⁸ Pièce [A-0011](#), par. 55.

²⁷⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 41.

²⁸⁰ Pièce [B-0078](#), p. 5 et 6.

[604] Il rappelle, par ailleurs, que les améliorations ne permettent pas toutes d'éviter des investissements²⁸¹.

[605] La Régie retient le fait que les gains d'optimisation des limites de transit pour les outils informatisés d'exploitation visent à satisfaire des besoins en exploitation et ont pour finalité l'optimisation de la gestion du réseau. Elle est d'avis que, sauf exception, ces outils d'exploitation permettent d'accroître, de manière ponctuelle, les capacités de transit du réseau de transport lors de son exploitation, mais qu'ils ne peuvent être considérés lors de son dimensionnement. La Régie comprend ainsi qu'il n'y a pas lieu d'établir un lien entre les efforts d'optimisation des limites de transit et la capacité du réseau de transport.

[606] En conséquence, la Régie ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ en lien avec la prise en compte des améliorations des limites de transit, lors des futures demandes visant à augmenter la capacité du réseau principal.

Condition de pointe de charge exceptionnelle

[607] L'AQCIE-CIFQ réfère à la mention, par le Transporteur, de l'addition vers 2005, dans le sud du réseau, de cinq batteries de condensateurs, rendue nécessaire par la condition de pointe de charge exceptionnelle. L'intervenant soulève une inquiétude en ce qui a trait aux coûts supplémentaires du Transporteur afin de répondre à la condition de pointe de charge exceptionnelle, malgré les mesures exceptionnelles qu'il utilise dans ce cas, qui diffèrent des mesures de base utilisées dans la conception du réseau de transport²⁸².

[608] Questionné à cet égard, le Transporteur précise que l'ajout des cinq batteries de condensateurs représente le seul projet qui, à ce jour, visait à satisfaire le critère de pointe de charge exceptionnelle²⁸³. Il produit les coûts détaillés de ces équipements²⁸⁴.

[609] La Régie est d'avis que les représentations de l'AQCIE-CIFQ font ressortir l'importance de suivre les coûts supplémentaires requis par le Transporteur afin de répondre à la condition de pointe de charge exceptionnelle.

²⁸¹ Pièce [B-0128](#), p. 32.

²⁸² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 9.

²⁸³ Pièce [A-0028](#), p. 172 et 173.

²⁸⁴ Pièce [B-0117](#), p. 3.

[610] **La Régie demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de tout projet visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle, dès que ce projet est identifié.**

Études en cours en lien avec le projet de ligne de transport dans le sud du réseau

[611] Le Transporteur présente les investissements de la rubrique « Intégration de production et Interconnexion » à l'horizon 2027. Il mentionne, en ce qui a trait à la rubrique « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2018 », que les études en cours peuvent mener à un projet de ligne de transport dans le sud du réseau, qui se substituerait à certains travaux de renforcement du réseau principal²⁸⁵.

[612] Le Transporteur explique l'évolution du contexte sous-jacent au développement du sud du réseau. Au début de l'année 2017, plusieurs demandes de services de transport ferme et de raccordement, notamment de parcs éoliens, se sont ajoutées dans la séquence des études d'impact. Ainsi, il doit d'abord répondre aux demandes individuelles, avant de se pencher sur une analyse d'ensemble de la situation, qui pourra alors mettre de l'avant des solutions structurantes et globales qui tiennent compte des nouvelles perspectives de croissance²⁸⁶.

[613] En termes d'échéancier, le Transporteur soutient qu'il serait prématuré de se prononcer à l'heure actuelle sur un horizon précis pour la finalisation des études²⁸⁷. Il précise que la remise des analyses individuelles est prévue d'ici la fin 2018, après quoi les clients décideront de la poursuite de leurs projets. Les solutions d'optimisation globales seront ensuite étudiées par le Transporteur.

[614] La Régie prend note du contexte lié au futur projet de ligne dans le sud du réseau. Elle retient que, d'ici la fin 2018, les études d'impact individuelles des demandes de services de transport ferme et de raccordement, ajoutées en début d'année 2017 dans la séquence des études d'impact, seront transmises à la clientèle, et qu'il est prématuré, pour le Transporteur, de se prononcer sur un horizon précis de finalisation complète des études relatives au futur projet de ligne dans le sud du réseau. La Régie comprend que ce projet reste à définir.

²⁸⁵ Pièce [B-0067](#), p. 27, note 3.

²⁸⁶ Pièce [B-0076](#), p. 97, R48.1.

²⁸⁷ Pièce [B-0076](#), p. 98, R48.3.

[615] Toutefois, elle rappelle la disposition suivante de sa décision D-2016-093 :

« [67] La Régie demande au Transporteur de l'informer des résultats des études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau de transport, dès qu'ils seront disponibles. Elle s'attend également à ce que le Transporteur fasse état des impacts de ces résultats sur le Projet dans le cadre du suivi qu'il déposera à l'égard de ce dernier dans ses rapports annuels et à ce qu'il tienne compte de ces résultats, le cas échéant, dans ses prévisions de mises en service déposées dans le cadre de ses dossiers tarifaires »²⁸⁸.

[616] La Régie réitère sa préoccupation et demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de l'état d'avancement des études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau de transport ainsi que des conclusions émanant de ces études, dès qu'ils seront disponibles.

11.2 ÉVOLUTION DU RÉSEAU ET ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

[617] Le Transporteur présente l'évolution du réseau de transport par niveau de tension, de 2016 à 2018, et illustre, sous forme de tableaux, les principaux changements relatifs aux postes et aux lignes de transport, pour chaque année.

[618] Il présente également les taux d'utilisation mensuels du réseau de transport pour chaque mois de l'année 2016.

[619] Le Transporteur fait état, entre autres, des capacités de transfert maximales de référence de ses interconnexions, en réception et en livraison, pour l'année historique 2016²⁸⁹ et, à titre d'information, des échanges d'énergie en réception et en livraison pour le transit 2016.

[620] Il fournit une prévision à l'horizon 2027 des investissements en transport et des MES qu'il anticipe, par catégorie d'investissement. Les investissements projetés à l'horizon 2027 induisent une augmentation des tarifs, qui passeraient de 76,13 \$/kW en

²⁸⁸ Décision [D-2016-093](#), p. 19, par. 67.

²⁸⁹ Pièce [B-0067](#), p. 19 et 20.

2017 à 78,09 \$/kW en 2027. Pour l'ensemble de la période de 2018 à 2027, la moyenne des tarifs annuels s'établit à 76,6 \$/kW²⁹⁰.

[621] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites, prévu à la pointe d'hiver 2016-2017 et à la pointe d'été 2017, en précisant les principales hypothèses pour les simulations du réseau et en commentant les dépassements de capacité limite de transformation (CLT) des postes, le cas échéant.

[622] À la suite d'une DDR, le Transporteur dépose une version révisée de sa preuve initiale, incluant des valeurs corrigées des CLT pour les postes Central-1, Central-2, Laurent 120-12 kV et Laurent 120-25 kV²⁹¹.

12. COMMERCIALISATION ET BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

12.1 COMMERCIALISATION

[623] Le Transporteur fait état des activités commerciales ayant eu lieu depuis le dépôt du dossier R-3981-2016.

[624] Il mentionne qu'aucune ordonnance de la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) n'a retenu son attention en lien avec les Tarifs et conditions. Il ajoute que la FERC étudie la version 003.1 des pratiques d'affaires du *North American Energy Standards Board* (NAESB) pour le marché de gros de l'électricité.

[625] Aussi, le Transporteur a reformulé l'entente de partage saisonnier de puissance à des fins de fiabilité entre l'*Independant Electric System Operator* (IESO) de l'Ontario et Marketing d'énergie HQ Inc. Il souligne que cette entente, d'une durée de sept ans (du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2023), est plus large que la précédente et qu'elle est composée des trois volets suivants :

²⁹⁰ Pièce [B-0067](#), p. 33.

²⁹¹ Pièces [B-0076](#), p. 99 à 101, R49.2 et R50.1, et [B-0083](#).

- la réservation par l'Ontario de 500 MW de puissance pour le Québec durant les périodes de pointes hivernales;
- la vente d'électricité par le Québec pour éviter la production à partir de ressources émettant des gaz à effet de serre en Ontario (jusqu'à 2 TWh par année);
- la mise à la disposition de l'Ontario de capacité de stockage disponible au Québec.

[626] Pour ce qui est des activités dans la séquence d'études d'impact, le Transporteur a accueilli cinq demandes de raccordement de parcs éoliens de producteurs privés, trois demandes de service de transport de point à point pour la livraison de 1 000 à 1 225 MW aux États-Unis et une demande d'accroissement de puissance à une centrale du Producteur déjà raccordée au réseau du Transporteur.

Services offerts à la clientèle

[627] Le Transporteur mentionne que depuis le dossier R-3981-2016, il n'y a pas eu de modification à son offre de service de transport prévue aux Tarifs et conditions et qui vise le service de transport de la charge locale, le service de transport en réseau intégré et le service de transport de point à point.

[628] Par ailleurs, le Transporteur mentionne la signature, depuis ce dernier dossier, des conventions de service de transport ferme de long terme de point à point suivantes :

- une convention de 100 MW (sans les pertes de transport) avec EBM, pour le transit entre le réseau de l'Ontario et celui de la Nouvelle-Angleterre, couvrant une période de cinq ans, commençant le 1^{er} novembre 2017;
- une convention de service de 41 MW (sans les pertes de transport) avec EBM, pour le transit entre le réseau d'ÉLL et celui 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 EBM, pour le transit entre le réseau d'ÉLL et celui de la Nouvelle-Angleterre, couvrant une période de cinq ans, commençant le 1^{er} avril 2018.

Services complémentaires

[629] 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.

[630] Parmi les services complémentaires offerts par le Transporteur, seuls les services de réglage de tension et d'écart de réception ont fait l'objet de facturation en 2016 et 2017. Les revenus perçus par le Transporteur pour le service de réglage de tension sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service. De plus, le Transporteur facture des pénalités sur certains services complémentaires. Il présente les montants liés à ces services aux tableaux 1 à 3 de la pièce B-0033²⁹².

Relations commerciales avec la clientèle

[631] Le Transporteur précise avoir mis en place, le 19 mai 2017, le processus d'information *a posteriori* lors d'événement. Depuis cette date, il publie, dans un tableau présenté sur son site *Open Access Same-Time Information System* (OASIS), les informations suivantes, en lien avec tous les événements qui se produisent sur son réseau et qui entraînent une réduction de service de 300 MW ou plus pendant au moins 15 minutes sur un chemin :

- la date de début de l'événement;
- la date de fin de l'événement;
- l'interconnexion touchée;
- une brève description de l'événement;
- la réduction de service et le chemin impliqué²⁹³.

[632] Ces informations sont consignées au plus tard cinq jours ouvrables après l'occurrence d'un tel événement.

²⁹² Pièce [B-0033](#), p. 9 et 10, tableaux 1 à 3.

²⁹³ Pièce [B-0033](#), p. 11 et 12.

[633] Le Transporteur précise qu'il a bonifié ces informations en y ajoutant :

- les heures de début et de fin des événements;
- les heures durant lesquelles des réductions de service ont été effectuées;
- le nom de l'exploitant de réseau ayant réduit les programmes, lorsque différent du Transporteur.

[634] Il souligne que, depuis le 19 mai 2017, il n'a reçu aucun commentaire de la part de ses clients²⁹⁴.

[635] La Régie rappelle les dispositions suivantes de sa décision D-2017-021, émises dans le cadre du dossier R-3981-2016, à l'égard du processus d'information *a posteriori* :

« [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 »²⁹⁵.*

[636] Elle rappelle également que, dans sa décision procédurale D-2017-107²⁹⁶, elle limite l'intervention d'EBM et NEMC à l'examen de la preuve soumise et dans le cadre strict du suivi de la décision D-2017-021.

[637] NEMC soumet que la nouvelle méthode *a posteriori* ne respecte pas l'article 13.6 des Tarifs et conditions mais, compte tenu du cadre d'examen autorisé par la Régie, conclut que le présent dossier n'est pas le forum approprié pour débattre de

²⁹⁴ Pièce [B-0076](#), p. 104.

²⁹⁵ Décision [D-2017-021](#), p. 113.

²⁹⁶ [Page 16](#), par. 63.

l'interprétation de cet article²⁹⁷. Par conséquent, l'intervenante met fin à son intervention dans le présent dossier.

[638] La Régie note les améliorations apportées par le Transporteur à la méthode d'information *a posteriori*, en suivi de sa décision D-2017-021, et encourage NEMC et tout autre participant concerné à faire part, dans le cadre de leurs échanges avec le Transporteur, de leurs éventuels commentaires, afin de permettre un retour d'expérience.

Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport

[639] Dans le dossier R-3981-2016, la Régie a conclu comme suit en ce qui a trait au « Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport » :

« [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 »²⁹⁸.

[640] Le Transporteur présente ce suivi et précise qu'il n'a reçu aucun commentaire, après avoir déposé une nouvelle version de l'engagement de confidentialité sur son site OASIS et que, à la fin de cet exercice, « *NEMC s'est dit satisfait de cette nouvelle version de l'engagement de confidentialité* »²⁹⁹.

[641] La Régie prend acte des développements survenus sur l'enjeu de la confidentialité des informations, dans le cadre du « Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport ».

12.2 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[642] Le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport, incluant les pertes de transport, pour l'année témoin 2018, qui se compose de 37 778 MW

²⁹⁷ Pièce [C-NEMC-0009](#), p. 1.

²⁹⁸ Décision [D-2017-021](#), p. 116.

²⁹⁹ Pièce [B-0033](#), p. 11.

pour le service d'alimentation de la charge locale et de 4 732 MW pour le service de transport de point à point de long terme.

[643] Pour déterminer sa prévision 2018 des besoins du service de transport de point à point de long terme, le Transporteur tient compte, en y incluant les pertes de transport, des réservations de long terme du Producteur de 4 194 MW et des besoins des autres clients de 538 MW.

[644] La prévision des besoins du Producteur inclut :

- 1 326 MW relativement à la réservation d'une durée de 50 ans pour livraison à ON;
- 1 273 MW relativement à la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à MASS;
- 1 273 MW relativement à la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à NE;
- 239 MW relativement à la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour livraison à HIGH;
- 48 MW relativement à la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour livraison à CORN;
- 35 MW relativement à la réservation s'appliquant du 1^{er} novembre 2017 au 31 octobre 2018 pour livraison à DEN.

[645] La prévision des besoins des autres clients se compose de :

- 265 MW relativement aux réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS;
- 273 MW relativement aux 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.

[646] Le Transporteur précise que les besoins de 4 MW et 11 MW pour livraison à NE des autres clients incluent les pertes et correspondent à la portion de janvier à mars 2018 des conventions de 16 MW et 41 MW avec EBM, sans les pertes. Les besoins de 13 MW et 33 MW incluent aussi les pertes et correspondent à la portion d'avril à décembre de cette même convention, qui a été renouvelée³⁰⁰.

[647] Le Transporteur anticipe également des besoins pour les services de transport de point à point de court terme à un niveau de réservation se rapprochant de celui de l'année 2017. Ainsi, la prévision des besoins en énergie des services de point à point de court terme s'établit à 3,7 TWh pour l'année témoin 2018, alors que celle retenue pour 2017, dans la décision D-2017-021, s'établissait à 3,6 TWh³⁰¹, et que la prévision révisée pour 2017 se chiffre à 3,8 TWh.

[648] Pour ce qui est des revenus des services de transport, un écart de 1,4 M\$ est constaté entre les revenus projetés des services de transport de point à point de 368,9 M\$, retenus dans la décision D-2016-046, et les revenus réels correspondant de 2016 évalués à 370,3 M\$. Le Transporteur explique que cet écart provient d'une hausse des revenus de transport de court terme.

[649] La Régie juge que 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 2018 sont adéquates.

[650] Dans le cadre des prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de préciser les besoins de transport découlant du renouvellement de convention de service, en identifiant les besoins associés à la portion venant à échéance et ceux associés au renouvellement de convention.

³⁰⁰ Pièce [B-0091](#), p. 35 et 36.

³⁰¹ Décision [D-2017-021](#), p. 118.

12.2.1 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[651] 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 2018 s'établit ainsi à 6,1 %.

[652] Le Transporteur précise que l'évolution des postes et des lignes par niveau de tension peut influencer le taux de pertes et que la mise en service de la ligne à 735 kV du projet Chamouchouane pourrait contenir l'évolution du taux de pertes³⁰². Par ailleurs, il prévoit déposer, dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport, demandée par la Régie dans sa décision D-2017-021³⁰³. Il prévoit être en mesure de présenter les analyses liées à l'étude sur le taux de pertes en amont du prochain dossier tarifaire, dans le cadre d'une séance de travail³⁰⁴.

[653] L'AHQ-ARQ observe une augmentation de 3,43 % des pertes de transport entre 2015 et 2016 et considère que l'explication du Transporteur, à l'effet que cela s'explique particulièrement par l'augmentation des besoins de transport, lui semble incomplète. En effet, l'énergie transitée n'aurait augmenté que de 0,55 % sur cette même période³⁰⁵.

[654] Le Transporteur indique que tant que le transit nord-sud augmentera, le taux de pertes devrait aussi augmenter³⁰⁶.

[655] L'AHQ-ARQ ne peut valider cette affirmation en fonction d'informations demandées en engagement et annonce qu'il attendra l'étude à venir sur le taux de pertes³⁰⁷.

³⁰² Pièce [B-0030](#), p. 22.

³⁰³ [Page 123](#).

³⁰⁴ Pièce [A-0028](#), p. 98 et 238.

³⁰⁵ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 42.

³⁰⁶ Pièce [A-0028](#), p. 111.

³⁰⁷ Pièce [A-0032](#), p. 101 et 102.

[656] EBM appuie les conclusions de l’AHQ-ARQ. De plus, elle soumet que l’étude à être déposée pourrait être élargie, de manière à proposer des mécanismes pour contenir ou diminuer l’évolution des pertes de transport³⁰⁸.

[657] La Régie constate que le taux de pertes de 6,1 % présenté par le Transporteur est conforme à la méthodologie qu’elle a retenue dans sa décision D-2009-015. **Elle fixe ainsi le taux de pertes à 6,1 % pour l’année témoin 2018.**

[658] Par ailleurs, la Régie rappelle que, dans sa décision D-2017-021, elle se prononçait de la manière suivante en ce qui a trait au taux de pertes :

« [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 »³⁰⁹.

[659] Ainsi, bien que l’AHQ-ARQ et EBM considèrent les explications du Transporteur sur la hausse du taux de pertes incomplètes, la Régie estime que l’étude à être déposée au cours de la prochaine année pourra permettre d’obtenir plus d’explications.

³⁰⁸ Pièce [A-0034](#), p. 187.

³⁰⁹ Décision [D-2017-021](#), p. 123.

[660] Toutefois, selon la Régie, il est prématuré d'élargir la portée de l'étude afin d'y proposer des mécanismes pour contenir ou diminuer l'évolution des pertes de transport. En effet, le Transporteur tient déjà compte de l'impact sur les pertes dans ses choix d'investissements. De plus, la possibilité de mettre de l'avant des mesures d'atténuation devrait être liée aux causes de son évolution.

[661] Enfin, la Régie rappelle qu'EBM avait formulé cette même recommandation dans le cadre du dossier R-3981-2016³¹⁰ et que la Régie n'avait pas retenu cet aspect à couvrir dans le cadre de l'étude.

[662] La Régie prend acte de la présentation prévue par le Transporteur de l'étude sur l'évolution du taux de pertes avant le dépôt de son prochain dossier tarifaire. Elle ordonne au Transporteur de tenir une séance de travail afin de présenter cette étude, à laquelle les intervenants des deux derniers dossiers tarifaires³¹¹ devront être invités. La Régie ordonne que cette séance de travail se tienne avant le dépôt du prochain dossier tarifaire.

12.2.2 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[663] 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 2018³¹². Ce solde de -4,6 M\$ comprend un montant de -1,4 M\$ provenant des pénalités prévues aux articles 13.7 d) et 14.5 des Tarifs et conditions.

³¹⁰ Décision [D-2017-021](#), p. 121, par. 510.

³¹¹ Soit les dossiers R-3981-2016 et R-4012-2017.

³¹² Pièce [B-0068](#), p. 10, tableau 5.

TABLEAU 34
SOLDE DU COMPTE D'ÉCART (M\$)

Année 2016	
Prévision	368,9
Prévision révisée	367,4
Écart : prévision révisée (montant considéré pour le cavalier 2017)	1,5
Réel	370,3
Écart : prévision révisée - réel	-2,9
Écart : montant considéré pour le cavalier 2017 - montant réel pour le cavalier 2017	0,1
Total 2016	-2,9
Année 2017	
Prévision	389,1
Prévision révisée	390,8
Écart : prévision révisée	-1,7
Intérêt*	0,0
Total 2017 : écart + intérêt	-1,7
Solde projeté** : total 2016 + total 2017 (montant à considérer pour le cavalier 2018)	-4,6

* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2016 portant intérêt au taux moyens des obligations 3 ans d'Hydro-Québec.

** Solde négatif du compte d'écart donnant lieu à un cavalier portant un signe négatif qui sera appliqué en diminution des tarifs des services à long terme

Source : Pièce [B-0068](#), tableau 5, p. 10.

[664] **La Régie approuve le solde projeté de -4,6 M\$ du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point.** Elle constate que ce solde est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions D-2007-08³¹³ et D-2008-019³¹⁴.

³¹³ [Pages 63 et 64.](#)

³¹⁴ [Pages 30 et 31.](#)

13. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[665] Le Transporteur propose de répartir la nouvelle rubrique « Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs » selon le même facteur de répartition que la rubrique « Frais corporatifs ». Il souligne que les coûts de cette nouvelle rubrique s'apparentent aux frais corporatifs, tel qu'il l'a mentionné dans le cadre du dossier R-4009-2017.

[666] Ainsi, cette nouvelle rubrique serait répartie à 50 % selon les charges brutes directes et à 50 % selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation.

[667] Par sa décision D-2017-125³¹⁵, la Régie approuve l'utilisation de la méthode des frais corporatifs pour répartir le coûts des autres composantes des ASF aux fins réglementaires.

[668] La Régie considère que la répartition proposée par le Transporteur au présent dossier est cohérente avec la méthode de répartition retenue dans sa décision D-2017-125. **En conséquence, elle accepte l'application de cette répartition des coûts pour la rubrique « Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs ».**

14. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

14.1 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

14.1.1 TARIFS DES SERVICES DE TRANSPORT

[669] 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. Les données de la preuve initiale du Transporteur ont été révisées en date du 16 octobre 2017.

[670] Dans sa preuve révisée du 16 octobre 2017, le Transporteur retranche des revenus requis de 3 364,2 M\$ les revenus des services de point à point de court terme de 33,1 M\$ et obtient les revenus requis résiduels de 3 331,1 M\$³¹⁶. Le tarif annuel est par la suite obtenu en divisant les revenus requis résiduels par les besoins des services de transport de long terme³¹⁷, incluant le service pour l'alimentation de la charge locale et le service de point à point de long terme. En fonction de ces montants, le tarif annuel de 2018 s'établirait à 78,36 \$/kW/an, sans considération du cavalier, soit une augmentation de 2,9 % par rapport au tarif en vigueur.

[671] 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.

[672] Le tableau suivant montre les tarifs proposés par le Transporteur.

TABLEAU 35
TARIFS 2017 ET TARIFS PROPOSÉS

Service	Type	Unité	Tarifs 2017	Tarifs proposés 2018
Annuel	ferme	\$/kW/an	76,13	78,36
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	6,34	6,53
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	6,34	6,53
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	1,46	1,51
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	1,46	1,51
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,29	0,30
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,21	0,21
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	8,69	8,95
Réseau intégré	ferme	\$	0	0
Charge locale	ferme	\$	2 859 062 150	2 960 284 080
Cavalier				
Point à point à long terme	ferme	\$/kW/an	0,18	-0,11
Charge locale	ferme	\$	6 759 900	-4 155 580

Source : Pièce [B-0071](#), p. 7, tableau 3.

³¹⁶ Pièce [B-0071](#), p. 8.

³¹⁷ Pertes incluses.

[673] 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 36
ÉVOLUTION DU TARIF ANNUEL 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	2018
Indice* (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	131,2	133,8	136,5
Tarif annuel (\$/kW/an)																		
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	76,13	78,36
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	55,09	56,91	57,43
Facture de la charge locale (M\$)																		
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	2859,1	2960,3
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	2091,9	2137,2	2169,5

* Source : Données pour l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada de 2001 à 2016 et prévision d'Hydro-Québec pour 2017 et 2018

Source : Pièce [B-0071](#), p. 8, tableau 4.

[674] Par sa décision D-2017-138, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur de déclarer provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2018, les tarifs proposés, ajustés en fonction du coût de la dette mis à jour. Le tarif annuel provisoire s'établit ainsi à 79,14 \$/kW/an³¹⁸, soit une hausse de 4,0 % par rapport au tarif 2017.

[675] Compte tenu des dispositions de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel de l'année témoin 2018 à 77,69 \$/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale qui découle de cette estimation s'établit, quant à lui, à 2 935,0 M\$.

[676] Ces estimations représentent, par rapport aux tarifs approuvés pour l'année 2017, une augmentation de 2,1 % 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 de 2017, une augmentation de 2,7 %, soit 76 M\$, tenant compte d'une augmentation de 223 MW, soit 0,8 %, des besoins de transport associés.

³¹⁸ Pièce [B-0138](#), p. 5, tableau 1.

Cavalier

[677] Le Transporteur propose, pour l'année témoin 2018, l'application d'un cavalier de -0,11 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et de -4 155 580 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale. Ces montants sont établis en fonction du solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point, décrit à la section 12.2.2 de la présente décision, ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme.

[678] La Régie approuve les valeurs ci-dessus et fixe le cavalier à -0,11 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à -4 155 580 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018.

14.1.2 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[679] 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.

[680] Pour l'établissement des tarifs applicables aux services de transport de point à point, le Transporteur tient compte, pour les services suivants, de leur valeur et des besoins de transport de 42 510 MW. Les valeurs de chacun de ces services ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2018 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 1,17 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M\$ et 0,58 \$/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

[681] Les tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire s'obtiennent au prorata du tarif annuel.

[682] Pour les services de compensation d'écart de réception et de livraison, le Transporteur maintient les formules de prix en vigueur.

[683] La Régie fixe les tarifs des services complémentaires, tels que proposés par le Transporteur.

14.2 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[684] Le Transporteur propose d'ajuster 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 2018.

14.2.1 ALLOCATION MAXIMALE

[685] Le Transporteur précise que l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du coût annuel sur une 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.

[686] Le Transporteur met à jour le montant de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport, en fonction du tarif proposé de 78,36 \$/kW pour l'année témoin 2018. L'allocation maximale découlant de ce calcul est de 641 \$/kW pour l'année 2018, alors que le montant actuellement en vigueur est de 642 \$/kW.

[687] La Régie autorise la mise à jour de l'allocation maximale, en fonction des ajustements découlant des dispositions de la présente décision.

[688] Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 20 mars 2018, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté en conséquence.

14.2.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR

[689] 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 2018, 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.

[690] Le Transporteur constate que l'indice de croissance des coûts aurait cru 1,71 fois plus rapidement que l'IPC entre 2001 et 2016. En projetant cette tendance sur la prévision de l'IPC pour 2017 et 2018, il soutient qu'une augmentation de 3,4 % de la contribution maximale aux coûts des postes de départ serait appropriée, en 2018, pour les postes de départ associés aux centrales de moins de 250 MW.

[691] 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 2018, 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.

[692] Les contributions maximales proposées par le Transporteur sont présentées au tableau suivant.

TABLEAU 37
CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2018 POUR LES POSTES
DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR

Contributions maximales pour les postes de départ			Contributions en vigueur depuis le 3 mai 2017	Contributions proposées pour 2018
Niveau de puissance installée	Propriété	Tension nominale		
Centrales de moins de 250 MW	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	65 \$/kW	68 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	104 \$/kW	107 \$/kW
		Plus de 120 kV	179 \$/kW	184 \$/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	55 \$/kW	57 \$/kW
		Entre 44 et 120 kV	87 \$/kW	90 \$/kW
		Plus de 120 kV	150 \$/kW	155 \$/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-0038](#), p. 13.

[693] La Régie constate que la proposition du Transporteur est conforme à sa décision D-2010-032³¹⁹ et aux décisions antérieures pertinentes³²⁰.

[694] 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 de construction des postes de départ respectifs, de tirer des conclusions utiles aux fins d'ajustement de la contribution pour cette catégorie de centrales.

³¹⁹ [Pages 108 et 109](#).

³²⁰ Décisions [D-2008-036](#), p. 20, et [D-2009-015](#), p. 101 et 102.

[695] Le Transporteur informait également la Régie³²¹ que la mise en service du poste de départ de la centrale de la Romaine-1, présentant des similitudes avec le poste de départ de la centrale de la Romaine-2 quant au coût unitaire par kW et aux conditions particulières de construction, ne lui permettait pas de tirer des conclusions utiles aux fins d'ajustement de la contribution pour les centrales de 250 MW et plus pour l'année 2017.

[696] La Régie juge que 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, sont adéquates.

[697] 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 2018, reproduits au tableau 37 de la présente décision.

14.2.3 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR

[698] Le Transporteur fournit l'évaluation de la contribution du Distributeur pour 2016, 2017 et 2018. 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 2017. 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.

[699] Le tableau suivant détaille la contribution du Distributeur pour l'année 2018, évaluée à 80,2 M\$.

³²¹ Dossier R-3981-2016, pièce [B-0050](#), p. 62.

TABLEAU 38
ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2018

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Montant maximal d'allocation du Transporteur	Mise à jour des coûts - Mars 2017	Ecart entre le montant maximal d'alloc. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
D-2013-205	Nouveau poste Fleury à 315-25 kV - volet ligne	0,0	-	0,9	(0,9)
D-2014-028	Nouvelle ligne 120 kV Pierre-Le Gardeur - Saint-Sulpice	0,0	-	0,2	(0,2)
D-2015-022	Nouveau poste Judith-Jasmin - section stratégique et lignes*	0,0	-	75,3	(75,3)
D-2016-106	Nouvelle ligne 120 kV Langlois - Vaudreuil-Soulanges	0,0	-	3,8	(3,76)
D-2016-130	Nouvelle ligne 120 kV Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur	0,0	-	93,4	(93,4)
D-2016-176	Nouveau poste Gracefield à 120-25 kV	9,7	6,2	18,4	(12,2)
D-2017-088	Renforcement réseau régional de Sherbrooke + nouvelles lignes (Hydro-Sherbrooke)**	146,0	87,2	49,7	37,5
-25 M\$	Poste Saint-Sauveur à 120-25 kV - ajout 4e transformateur	25,8	16,6	11,4	5,2
-25 M\$	Reconstruction lignes L1164 et L1159 (Arthabaska - Bois Fran	0,0	-	15,6	(15,6)
-25 M\$	Ville de Montréal - racc. à 315 kV de l'usine JR Marcotte	47,5	28,4	6,7	21,7
-25 M\$	Aluminerie de Bécancour Inc. (ABI) - augmentation capacité	58,0	37,2	11,4	25,9
-25 M\$	Poste Saint-Georges à 120-25 kV - ajout 4e transformateur et rempl. disjoncteurs	20,9	13,4	6,0	7,4
-25 M\$	Ligne Boucherville - Du Tremblay - ArcelorMittal - Notre-Dame > modification	0,0	-	0,3	(0,3)
-25 M\$	Autres projets < 5 M\$	68,6	44,0	7,4	36,7
	Total	376,5	233,0	300,4	(67,4)
Plus 19% pour les frais d'exploitation et d'entretien					(12,8)
Contribution requise du Distributeur					80,2

*Mise en service de la section satellite en 2019

**Poursuite du volet renforcement en 2019

Source : Pièce [B-0076](#), p. 106, tableau R53.1.

[700] Le Transporteur décrit comme suit les sources utilisées pour établir l'évaluation de la contribution du Distributeur :

«

- *MW additionnels sur 20 ans : pour chacun des projets ciblant des postes satellites dont la mise en service est prévue en 2018, 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 de septembre 2016) qui était disponible lors de l'évaluation de la contribution. Pour chacun des projets réalisés pour des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, ils représentent la puissance maximale à transporter demandée par le Distributeur pour son client.*
- *Allocation maximale : pour les projets ciblant des postes satellites, la valeur d'allocation maximale utilisée est celle approuvée par la Régie pour l'année 2017, soit 642 \$/kW. Pour les projets réalisés pour des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, la*

valeur d'allocation maximale utilisée est celle en vigueur à la conclusion de l'entente entre le Transporteur et le Distributeur [note de bas de page omise].

- *Coûts des projets : ils constituent une estimation des coûts des projets qui seront mis en service en 2018 réalisée lors de l'évaluation de la contribution »³²².*

[701] Tel qu'il l'a fait dans le cadre du dossier R-3981-2016³²³, le Transporteur prévoit mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur, en fonction de l'allocation maximale qui sera déterminée à la suite de la décision sur le fond au présent dossier³²⁴.

[702] En suivi de la décision D-2017-021³²⁵, le Transporteur explique que l'écart de 89 M\$, entre la contribution réelle de 216,6 M\$ liée à l'agrégation des projets du Distributeur de 2016 et celle de 127,4 M\$ autorisée par la décision D-2016-029, est attribuable aux reports de MES de projets de 2015 à 2016 et à la mise à jour à la baisse des « *MW additionnels sur 20 ans* » de projets d'investissement liés à un poste satellite³²⁶.

[703] En ce qui a trait aux possibilités d'utiliser des données plus récentes aux fins de l'évaluation de la contribution du Distributeur, comme le demandait la Régie dans sa décision D-2017-021³²⁷, le Transporteur soumet qu'il utilise les données les plus à jour disponibles pour établir ses prévisions, soit :

«

- *Les prévisions de croissance: le Transporteur précise qu'il n'exerce aucun contrôle sur les changements apportés au plan des charges du Distributeur;*
- *L'estimation des horizons de mise en service : la grande majorité des interventions sur le réseau sont planifiées de concert avec le Distributeur. Il existe un comité opérationnel commun au Transporteur et au Distributeur dont le but est de coordonner les projets d'investissement*

³²² Pièce [B-0072](#), p. 15 et 16.

³²³ Décision [D-2017-021](#), p. 134 et 136, par. 566 et 574.

³²⁴ Pièce [B-0076](#), p. 84 et 85, R39.2.

³²⁵ [Page 136](#), par. 573.

³²⁶ Pièce [B-0023](#), p. 10 et 11.

³²⁷ [Page 136](#), par. 573.

conjoint. Ce comité travaille à élaborer des stratégies afin d'assurer un meilleur arrimage entre les deux parties et un plus grand respect des dates prévues de mise en service »³²⁸.

[704] De plus, le Transporteur souligne que l'écart de 89 M\$, observé pour la contribution réellement requise du Distributeur de l'année 2016 et celle prévue dans le dossier tarifaire R-3934-2015, représente un impact de 0,2 % sur les revenus requis du Transporteur³²⁹. Il fait valoir que la contribution est inscrite à la base de tarification du Transporteur au mois de décembre, ce qui minimise les impacts sur les revenus requis des écarts avec la contribution réellement requise³³⁰.

[705] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur relativement aux données utilisées dans l'évaluation de la contribution du Distributeur. Elle reconnaît que, bien que ces données n'assurent pas nécessairement une forte acuité des prévisions de la contribution du Distributeur, elles correspondent aux informations les plus récentes disponibles au moment de l'évaluation. De plus, la Régie constate que certaines variables sont hors du contrôle du Transporteur ou sont sous son contrôle de manière partielle. Enfin, elle constate que cette évaluation permet de répondre à la décision D-2015-017³³¹ qui demandait au Transporteur d'apparier l'année associée au montant de contribution du Distributeur à l'année témoin.

[706] Par ailleurs, le Transporteur met en service les projets liés à la contribution au fur et à mesure qu'ils se réalisent. Bien que ce traitement puisse apporter une distorsion surestimant la base de tarification, le Transporteur mentionne que l'ensemble des projets qui sont mis en service dans l'année doit être connu pour évaluer la contribution du Distributeur³³². Il rappelle que la majorité des MES se réalisent en fin d'année. À cet effet, la Régie réfère à sa demande formulée à la section 8.4 de la présente décision.

³²⁸ Pièce [B-0076](#), p. 83, R39.1.

³²⁹ Pièce [B-0076](#), p. 83, R39.1.

³³⁰ Pièce [A-0028](#), p. 186 à 189.

³³¹ [Page 92](#), par. 411 à 413.

³³² Pièce [A-0028](#), p. 189 à 191.

[707] **La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur en fonction de l'allocation maximale qui sera déterminée à la suite de la présente décision, tel que proposé par le Transporteur et tel qu'effectué dans le précédent dossier tarifaire.** Elle considère que cette mise à jour est nécessaire afin que l'évaluation de la contribution d'une année donnée se fasse en fonction du montant d'allocation maximale de cette même année. **Elle demande ainsi à ce que cette mise à jour se fasse aussi lors des prochains dossiers tarifaires.**

14.3 TARIFS ET CONDITIONS

[708] Dans le cadre du dossier R-3830-2012, le Transporteur a déposé ses exigences techniques de raccordement, qui ont fait l'objet de la décision D-2016-127. Dans cette décision, la Régie se prononce comme suit :

« [248] La Régie est d'avis qu'il y a lieu de modifier le texte des Tarifs et conditions afin d'y préciser à quel document des Exigences de raccordement chaque article concerné fait référence et d'harmoniser les expressions utilisées dans les différents articles. La Régie considère aussi qu'il y a lieu de définir, dans le texte des Tarifs et conditions, les trois documents relatifs aux Exigences.

[249] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les modifications au texte des Tarifs et conditions respectant la présente décision »³³³.

[709] Dans le présent dossier, le Transporteur donne suite à cette décision et propose certaines modifications au texte des Tarifs et conditions.

[710] La Régie constate que sa décision D-2016-127 approuve, sous réserve de certaines dispositions, une version française de trois documents relatifs aux exigences techniques de raccordement³³⁴. Toutefois, la Régie n'a pas encore approuvé une version anglaise de ces mêmes documents.

³³³ Décision [D-2016-127](#), p. 67.

³³⁴ Décision [D-2016-127](#), p. 82.

[711] Ainsi, la Régie considère qu'il est prématuré d'intégrer les modifications proposées aux Tarifs et conditions, en l'absence de l'approbation d'une version anglaise des documents relatifs aux exigences techniques de raccordement. **Dans ce contexte, elle ne donnera pas suite aux modifications proposées au texte des Tarifs et conditions en lien avec les exigences techniques de raccordement.**

15. CONFIDENTIALITÉ

[712] Le Transporteur dépose le 23 novembre 2017 la pièce révisée B-0104 en suivi de la décision D-2015-017.

[713] Le Transporteur souligne que la pièce révisée B-0104 est déposée sous pli confidentiel, pour les mêmes motifs que ceux décrits à la demande d'autorisation du 1^{er} août 2017. Cette pièce révisée est également couverte par l'affirmation solennelle de M. Stéphane Verret du 1^{er} août 2017, déjà déposée au dossier.

[714] Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'interdire la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce révisée B-0104, afin d'en respecter le caractère confidentiel, et puisque l'intérêt public l'exige.

[715] **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-0104, sans restriction quant à sa durée.**

[716] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande ré-amendée du Transporteur pour l'année 2018;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour l'année témoin 2018 ainsi que l'allocation maximale, en tenant compte de la présente

décision, et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le **20 mars 2018 à 12 h**;

ORDONNE la disposition d'un montant de -33,9 M\$ dans les revenus requis de l'année 2018 provenant du compte d'écart – norme ASC 715;

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 6,977 % applicable à la base de tarification, incluant un taux de rendement des capitaux propres de 8,2 % et un coût de la dette de 6,482 %;

ÉTABLIT le coût moyen pondéré du capital prospectif à 5,233 %;

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^{er} janvier au 31 décembre 2018 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tel que précisé à la section 14.1.1 de la présente décision;

FIXE le taux de pertes de transport à 6,1 % du débit horaire maximal, pour application à compter du 1^{er} janvier 2018 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le **20 mars 2018 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-0104, sans restriction quant à sa durée;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Marc Turgeon
Régisseur

Françoise Gagnon
Régisseur

Louise Pelletier
Régisseur

Représentants :

Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ) représenté par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé.