

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 3
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

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

2 ➤ Les besoins additionnels récurrents sont de 54 M\$ et couvrent les besoins pour
3 l'ensemble des actifs du Transporteur.

4 ➤ Ces besoins sont basés sur la stratégie actuelle qui vise le contrôle du risque, ainsi
5 que le contrôle de la hausse des IF et leurs impacts.

6 - Le Transporteur soutient que le premier critère de sélection d'un scénario de
7 gestion d'actifs est celui du contrôle du risque de défaillance en autant qu'il soit
8 rentable.

9 - Le Transporteur ne peut adopter un scénario qui ne rencontre pas ce critère.

10 ➤ Les défaillances, IF et interruptions évitées à la base de l'évaluation des bénéfices
11 sont uniquement celles dues aux transformateurs de puissance et sectionneurs.

12 ➤ L'analyse coûts-bénéfices de cette maintenance additionnelle démontre que celle-ci
13 est rentable.

14 [...]

15 « Conclusion générale :

16 ➤ Le Transporteur demande une mise à niveau du budget en maintenance pour assurer
17 le contrôle du risque de défaillances de ses équipements.

18 - Le Transporteur soutient que le premier critère de sélection d'un scénario de
19 gestion d'actifs est celui du contrôle du risque de défaillance en autant qu'il soit
20 rentable.

21 - Le Transporteur ne peut adopter un scénario qui ne rencontre pas ce critère.

22 ➤ L'analyse coûts-bénéfices de cette maintenance additionnelle démontre que celle-ci
23 est rentable. »

24 **Demande :**

25 1.1 Étant donné qu'aucun scénario de maintenance additionnelle, autre que celui décrit à la
26 référence (i), n'a été considéré, la Régie n'est pas en mesure d'apprécier la sensibilité
27 des bénéfices liés à la maintenance additionnelle en fonction de l'enveloppe budgétaire
28 qui y est consacrée. La Régie comprend de la référence (iii) qu'une réduction de
29 l'enveloppe consacrée à la maintenance additionnelle impliquerait une hausse des IF.

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

1 **R1.1**

2 Dans le présent dossier, le Transporteur a répondu à la demande de la Régie
3 dans sa décision D-2017-021, soit de réaliser une analyse coûts-bénéfices de la
4 maintenance additionnelle sur 10 ans. Selon la compréhension du Transporteur,
5 cette demande de la Régie reconnaissait les représentations du Transporteur
6 dans les dossiers précédents, soit la valeur du modèle de gestion des actifs
7 pour déterminer le scénario optimisé d'intervention en investissement et en
8 maintenance¹ qui permet d'assurer la fiabilité du réseau en contrôlant la hausse
9 des indisponibilités forcées (« IF ») et ses effets sur l'exploitabilité et la
10 maintenabilité du réseau à moindres coûts. Elle reconnaissait également le
11 manque de ressources en maintenance et les risques que fait peser cette
12 situation sur le réseau de transport².

13 Sur la base de ces prémisses, le Transporteur a réalisé une analyse
14 coûts-bénéfices du scénario présenté dans le dossier R-3981-2016³, mis à jour
15 dans le présent dossier à 54 M\$ pour tenir compte de constats au terrain,
16 de diagnostics et analyses d'état et de modèles de fiabilité, afin de rassurer la
17 Régie quant au caractère juste et raisonnable de la somme demandée pour un
18 niveau de fiabilité donné. Cette analyse présente une information
19 complémentaire liée aux bénéfices pour les clients de la maintenance
20 additionnelle demandée. Les résultats d'une telle analyse ne sauraient se
21 substituer aux besoins de maintenance et de pérennité associés à un réseau
22 vieillissant. Ce sont ces besoins qui dictent la hauteur des montants demandés
23 dans ses revenus requis.

24 Enfin, comme mentionné dans la pièce HQT-14, Document 1.1, une stratégie de
25 maintenance additionnelle à moins de 54 M\$ récurrents ne permettrait pas de
26 rattraper le retard de maintenance ni de régler les difficultés d'exploitabilité et
27 de maintenabilité actuellement éprouvées par le Transporteur à moins d'une
28 intensification des investissements en pérennité engendrant des impacts à long
29 terme plus importants sur les revenus requis du Transporteur.

30 **PRINCIPES COMPTABLES**

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

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

34 **Préambule :**

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

1 D-2016-029 (R-3934-2016), paragraphe 38.

2 D-2017-021 (R-3981-2016), paragraphe 59.

3 R-3981-2016, HQT-3, Document 1.1, section 5.

1 **R11.2**

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

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

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

16 **Demande :**

17 2.1 *Veillez commenter la proposition de l'intervenant de disposer le compte d'écart relatif*
18 *à la norme ASC 715 au revenu requis de l'année 2018 à l'exception d'un montant*
19 *6 M\$, à être disposé ultérieurement.*

20 **R2.1**

21 **Le Transporteur réitère sa proposition quant à la disposition du solde du**
22 **compte d'écarts relatif à la norme ASC 715 en 2019 pour les raisons exposées à**
23 **la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la**
24 **Régie à la pièce HQT-13, Document 1 et réitérées aux réponses aux**
25 **questions 11.1 et 11.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la FCEI à**
26 **la pièce HQT-13, Document 5. Néanmoins, selon la proposition de l'intervenant,**
27 **le Transporteur pourrait disposer dans un premier temps à l'année témoin 2018**
28 **l'impact connu des modifications à la norme ASC 715 sur les revenus requis**
29 **autorisés 2017 du Transporteur. Dans un second temps, lorsque le Transporteur**
30 **aura évalué l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les coûts des**
31 **travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés**
32 **projet par projet, il pourra alors connaître l'impact sur les revenus requis pour**
33 **l'année autorisée 2017 et l'année témoin 2018 et pourrait ainsi disposer cet**
34 **impact résiduel à l'année témoin 2019 dans le cadre de son prochain dossier**
35 **tarifaire. Le Transporteur s'en remet donc à la Régie quant aux modalités de**
36 **disposition du solde du compte d'écarts visé.**

1 **CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (CNE)**

2 **MAINTENANCE ADDITIONNELLE**

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

5 **Préambule :**

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

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

10 [...]

11 *21.1 Veuillez détailler les activités qui seront réalisées par le CGAT (référence (i)).*

12 [...]

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

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

21 (ii) À la page 12, il est mentionné :

22 « *Dans le cadre de la mise à niveau de la maintenance, la Régie autorise, dans la décision*
23 *D-2017-021, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle pour l'année*
24 *2017.*

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

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

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

31 « *Pour permettre une réalisation efficace et sécuritaire de sa maintenance et de ses travaux*
32 *aux investissements, le Transporteur a revu sa stratégie de réalisation pour la maintenance*
33 *conditionnelle afin d'y intégrer certaines interventions prioritaires, notamment des*
34 *interventions préventives sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité.*

1 *Ces ajustements sont effectués à la suite de l'analyse des résultats d'inspections périodiques*
2 *ou d'événements sur le réseau et vise à prévenir une défaillance des équipements pouvant*
3 *porter atteinte à la sécurité et générer des mesures de prévention contraignantes (zones*
4 *d'accès limité ou « ZAL ») pour l'exploitation et la maintenance du réseau. Le Transporteur*
5 *rappelle qu'actuellement lors de bris avec projection, il effectue une analyse de risque qui*
6 *peut entraîner la mise en place de mesures de sécurité contraignantes pour l'exploitant. Il*
7 *souhaite donc éviter ce type de situation grâce à la réalisation immédiate de cette*
8 *maintenance conditionnelle prioritaire. »*

9 **Demandes :**

10 3.1 Veuillez confirmer que le Transporteur prévoit effectuer le suivi des activités et des
11 coûts de maintenance conditionnelle prioritaire dans le prochain dossier tarifaire du
12 Transporteur (référence (i)).

13 **R3.1**

14 **Le Transporteur confirme qu'il prévoit effectuer le suivi des activités et des**
15 **coûts de maintenance conditionnelle prioritaire dans le cadre de son prochain**
16 **dossier tarifaire.**

17 3.2 Veuillez préciser quelles informations feront l'objet du suivi des activités et des coûts
18 de maintenance conditionnelle prioritaire que le Transporteur entend présenter dans le
19 cadre du dossier tarifaire (ex : identification des activités et de leurs coûts, jalons clés
20 de réalisation, échéancier de réalisation des travaux sur chacun des équipements visés,
21 le suivi du respect des jalons).

22 **R3.2**

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

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

29 **Préambule :**

30 Le Transporteur mentionne, en réponse à la question 19.2 de la DDR n° 2 Régie, à la page
31 44 :

32 *« 19.2 Veuillez confirmer l'insuffisance d'employés permanents d'expérience pour la*
33 *réalisation des travaux de maintenance prévus dans le précédent dossier tarifaire*
34 *(référence (i)).*

1 *R19.2*

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

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

9 « 21.6 Veuillez indiquer si les ÉTC requis pour l'intensification des travaux de maintenance,
10 aux années de base 2017 et témoin 2018 (référence (iv)), sont attribués au CGAT ou à la
11 réalisation des travaux sur le réseau (référence (i)).

12 *R21.6*

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

16 *L'intensification des besoins en maintenance a engendré une hausse de plus de 125 000*
17 *heures entre l'année autorisée 2017 et l'année de base 2017. Le niveau de l'année témoin*
18 *2018 est par ailleurs similaire à celui de l'année de base 2017. Cette hausse des heures a été*
19 *comblée en partie par l'ajout de 42 ÉTC, mais surtout par la réallocation d'heures pour*
20 *réaliser ces activités de maintenance alors qu'elles avaient été initialement prévues pour des*
21 *projets aux investissements. Conséquemment, le Transporteur a absorbé la hausse des*
22 *besoins à même l'enveloppe des charges nettes d'exploitation. » [nous soulignons]*

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

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

30 **Demandes :**

31 4.1 Veuillez indiquer le nombre d'heures projetées pour réaliser les activités de
32 maintenance à l'année autorisée 2017, à l'année de base 2017 et à l'année témoin 2018.

33 **R4.1**

34 **Le nombre d'heures projetées pour réaliser les activités de maintenance à**
35 **l'année autorisée 2017, à l'année de base 2017 et à l'année témoin 2018 est**
36 **présenté au tableau 1 de la pièce HQT-6, Document 4.**

1 4.2 Le cas échéant, veuillez préciser si la composition des activités de maintenance à
2 l'année témoin 2018 est influencée par l'insuccès du Transporteur à combler
3 l'ensemble des postes permanents en temps opportun à l'année de base 2017 et si des
4 mesures correctives sont prévues.

5 **R4.2**

6 **La fiabilité du réseau est la priorité du Transporteur et, à ce titre, ce dernier ne**
7 **saurait réduire la charge de travail pour pallier les enjeux de dotation.**
8 **Par ailleurs, le Transporteur souligne que la stratégie technique en matière de**
9 **maintenance est similaire pour l'année témoin 2018 à celle de l'année de base**
10 **2017. En conséquence, les coûts de maintenance directs de l'année témoin 2018**
11 **ont été ajustés par rapport à l'autorisé 2017.**

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

13 **Préambule :**

14 *« 21.1 Veuillez détailler les activités qui seront réalisées par le CGAT (référence (i)).*

15 *[...]*

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

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

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

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

31 *[...]*

32 *21.3.1 Dans l'affirmative, veuillez présenter un exemple de suivi que le CGAT peut produire.*

33 **R21.3.1**

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

1 **Demande :**

2 5.1 Veuillez présenter les indicateurs dont il est question en préambule et fournir les
3 résultats obtenus à ce jour par le CGAT dans le déploiement des activités de
4 maintenance sur la base des indicateurs visant le suivi des activités de maintenance.

5 **R5.1**

6 **Le Transporteur réalise entre autres le suivi des quatre (4) indicateurs suivants**
7 **élaborés par le CGAT :**

- 8 • **Le suivi de la maintenance systématique, qui compare de façon**
9 **hebdomadaire le nombre d'interventions réalisées par rapport au nombre**
10 **d'interventions planifiées ainsi qu'un avancement cumulatif annuel ;**
- 11 • **Le suivi de la maintenance ciblée, qui compare de façon hebdomadaire le**
12 **nombre d'interventions réalisées par rapport au nombre d'interventions**
13 **planifiées ainsi qu'un indicateur cumulatif annuel de réalisation ;**
- 14 • **Le suivi de la superficie des ZAL, qui compare de façon hebdomadaire la**
15 **superficie réduite par rapport à la cible planifiée ;**
- 16 • **Le suivi des remplacements de disjoncteurs de type PK, qui compare de**
17 **façon quotidienne le nombre de remplacements réalisés par rapport au**
18 **nombre de remplacements planifiés ainsi qu'un indicateur cumulatif**
19 **annuel de réalisation.**

20 **Ces indicateurs constituent des outils de gestion interne permettant un suivi**
21 **rigoureux des activités.**

22 **NORMES CIP**

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

25 **Préambule :**

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

28 *R24.3*

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

34 *Ainsi, les activités présentées à la référence (i) ont été formalisées, précisées et mises en*
35 *place. Le Transporteur rappelle qu'avec les versions 5 et 6, la portée des normes s'est*

1 *considérablement étendue, la fréquence des contrôles a augmenté sans qu'ils ne soient tous*
2 *automatisés, et les délais d'exécution sont devenus plus courts. De ce fait, l'organisation du*
3 *travail a beaucoup évolué.*

4 *24.4 Le cas échéant, veuillez indiquer si des coûts associés à ces activités sont présentés à la*
5 *référence (ii).*

6 **R24.4**

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

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

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

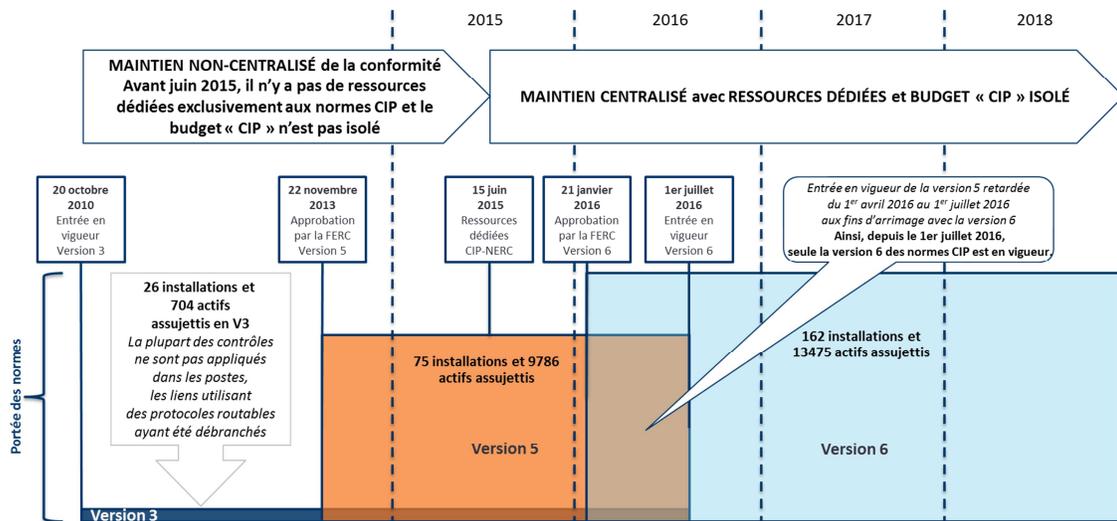
15 **Demandes :**

16 6.1 Veuillez confirmer que les montants présentés au tableau 5 de la référence (ii) incluent
17 des coûts pour des activités qui étaient déjà réalisés, en tout ou en partie, dans la
18 version 3 des normes CIP.

19 **R6.1**

20 **La figure R6.1 présente l'évolution du mode de maintien de la conformité et de la**
21 **portée des normes CIP en lien avec le tableau présenté à la référence (ii).**

Figure R6.1
Évolution du mode de maintien et de la portée des normes CIP



1 Comme le démontre la figure R6.1, avant 2015, les activités de maintien de la
 2 conformité aux normes CIP n'étaient pas centralisées et étaient réalisées à
 3 même les activités normales des unités qui en sont responsables.

4 À partir du 15 juin 2015, ces activités ont été centralisées et des ressources ont
 5 été dédiées au maintien de la conformité aux normes CIP pour répondre à
 6 l'élargissement de la portée des normes CIP et à l'augmentation de leur
 7 complexité, ce qui a notamment permis au Transporteur d'assurer un suivi
 8 distinct des coûts directement associés à ces activités.

9 La figure R6.1 illustre également que les actifs assujettis en version 3
 10 continuent de l'être en versions 5 et 6 et que forcément, il y a chevauchement
 11 des versions d'où l'affirmation du Transporteur voulant que la référence (ii) ne
 12 contient pas de coûts spécifiques aux activités de maintien de la version 3
 13 puisque la version 6 supplante les versions antérieures. En effet, certaines
 14 activités qui étaient réalisées en version 3 sont toujours requises en version 6,
 15 mais elles n'ont pas la même portée. Ainsi, le Transporteur n'est pas en mesure
 16 d'isoler les coûts de la version 3.

17 6.1.1. Dans l'affirmative, veuillez indiquer les coûts de ces activités dans la version
 18 3 des normes.

19 **R6.1.1**
 20 Voir la réponse à la question 6.1.

21 6.1.2. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.

22 **R6.1.2**
 23 Voir la réponse à la question 6.1.

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

6 **Préambule :**

- 7 (i) Le Transporteur présente l'évolution des coûts pour la conformité aux normes CIP au
8 tableau 5, toutes versions des normes CIP confondues. Au tableau 6, le Transporteur présente
9 l'évolution des coûts pour la conformité aux normes CIP selon les versions 6 et 7.
- 10 (ii) « *En 2018, au-delà de la poursuite des travaux relatifs à l'implantation, à l'application*
11 *et au maintien de la conformité à la version 6 des normes CIP, le Transporteur se prépare*
12 *également à se conformer à la version 7 des normes CIP, dont la norme CIP-003-7, qui a été*
13 *déposée pour approbation à la FERC par la NERC le 3 mars 2017* ».
- 14 (iii) « *Le Transporteur souligne qu'il ne peut isoler totalement les coûts liés à une version*
15 *spécifique* ».
- 16 Le Transporteur produit, par ailleurs, le tableau suivant :

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

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

- 17
- 18 (iv) Dans sa décision, la Régie se prononce, comme suit, à l'égard de l'augmentation des
19 coûts récurrents de 9,9 M\$ par rapport à l'année autorisée 2016 :
- 20 « [238] *Pour l'année témoin 2017, l'augmentation des coûts récurrents de 9,9 M\$ par*
21 *rapport à l'année autorisée 2016 provient principalement d'une réévaluation des coûts*
22 *associés à la version 5 des normes CIP (Version 5) à la suite de l'évolution de documents*
23 *d'application par la NERC [note de bas de page omise].*
24 [...] »

1 [245] Par ailleurs, la Régie juge que le Transporteur n'a pas fait pleinement la
 2 démonstration du besoin d'un montant additionnel de 9,9 M\$ associé aux activités
 3 récurrentes d'implantation et d'application des normes CIP.

4 [246] La Régie ordonne au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires,
 5 de déposer une mise à jour du tableau 6 de la pièce B-0016 présentant les coûts liés à
 6 l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité aux nouvelles exigences des
 7 normes CIP, et ce, pour chacune des versions implantées après la Version 3, pour l'année
 8 autorisée, l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée ». [nous soulignons]

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

14 **Demandes :**

15 7.1 Veuillez fournir le tableau 6 de la référence (i) en y ajoutant l'information relative à
 16 l'évolution des coûts pour l'année historique 2016.

17 **R7.1**

18 **Le tableau R7.1 présente l'évolution des coûts de conformité aux normes CIP**
 19 **selon les versions 6 et 7, y compris l'évolution de ces coûts pour l'année**
 20 **historique 2016.**

Tableau R7.1
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

22 7.2 Veuillez élaborer sur la possibilité d'ajouter deux lignes au tableau 6 correspondant
 23 respectivement aux coûts des versions V5 et V6 jusqu'à l'arrimage avec la version 6 et
 24 ceux associés à la version V6 uniquement. Le cas échéant, veuillez indiquer, dans le
 25 tableau 6, les coûts récurrents et spécifiques des versions V5 et V6.

26 **R7.2**

27 **Lors de la demande R-3934-2015, seule la version 5 des normes CIP avait été**
 28 **approuvée. Néanmoins, durant l'année historique 2016, des efforts ont été**
 29 **nécessaires pour la transition de la version 5 à la version 6, comme reflété dans**
 30 **le tableau R7.1.**

31 7.3 La Régie comprend que la version 7 des normes CIP n'a pas été approuvée par la
 32 FERC. Veuillez fournir la liste des normes visées par la « version 7 » des normes CIP

1 de la NERC et pour lesquelles le Transporteur demande un coût spécifique de 0,5 M\$
2 pour l'année témoin 2018.

3 **R7.3**

4 **Le coût spécifique de 0,5 M\$ pour l'année témoin 2018 vise la version 7 de la**
5 **norme CIP-003, soit CIP-003-7. Les activités associées, comme mentionné au**
6 **présent dossier⁴ consistent en l'ajustement et le déploiement de la solution de**
7 **contrôle des équipements transitoires (ex. : ordinateur portable) pour les**
8 **interventions dans les postes de transport contenant des actifs catégorisés à**
9 **impact faible (LOW) et assujettis aux normes CIP.**

10 **MASSE SALARIALE**

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

17 **Préambule :**

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

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

⁴ Pièce HQT-6, Document 2, p. 27.

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

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

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

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

12 (iv) « 25.1 Veuillez préciser si les nouveaux effectifs, demandés dans les dossiers tarifaires
13 2015 et 2017, ont effectivement été assignés aux fonctions prévues.

14 *R25.1*

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

20 *Le Transporteur conclut que la majorité des ressources additionnelles pour la période*
21 *2015-2017 ont travaillé aux activités identifiées dans les dossiers tarifaires antérieurs.*

22 *25.1.1 Dans la négative, veuillez expliquer les écarts significatifs entre les assignations*
23 *réelles et celles demandées, en s'appuyant, au besoin, sur les hausses d'effectifs par unité*
24 *et/ou direction.*

25 *R25.1.1*

26 *Sans objet. »*

27 **Demande :**

28 8.1 La Régie s'interroge sur l'augmentation globale, entre 2016 et 2018, de 202 ÉTC pour
29 des nouveaux besoins dont la cause n'est pas précisée (114 ÉTC pour les autres
30 activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation, 64 ÉTC pour la
31 réduction du recours au temps supplémentaire et 24 ÉTC non attribuable par besoin)
32 (référence (i)).

33 Veuillez justifier davantage sur les nouveaux besoins de 202 ÉTC et de 6,5 M\$ de
34 temps supplémentaire (référence (ii)) constatés par la Régie. Veuillez, notamment,
35 préciser si ces besoins sont attribuables à la croissance du réseau, au vieillissement du

1 réseau, à de nouvelles stratégies, à de nouveaux projets ou à l'accroissement du volume
2 de transit sur le réseau.

3 **R8.1**

4 **Le Transporteur confirme que l'augmentation globale, entre 2016 et 2018,**
5 **des 202 ÉTC dont il est question dans le préambule (i) est en lien avec les**
6 **activités suivantes (incluant les activités de support associées) :**

- 7 • **Une hausse de 141 ÉTC afin de faire face à un réseau de transport**
8 **vieillissant, requérant à la fois des investissements en pérennité et une**
9 **intensification des interventions de maintenance. Ces ÉTC représentent**
10 **principalement des employés du POC, des opérateurs mobiles, des**
11 **employés de support technique et des cadres responsables de ces**
12 **activités ;**
- 13 • **Une hausse de 35 ÉTC est liée aux activités du Centre de Gestion des**
14 **Activités de Transport (« CGAT ») dont le rôle est plus amplement défini**
15 **dans la réponse à la question 21.1 de la demande de renseignements**
16 **numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.1 ;**
- 17 • **Une hausse de 26 ÉTC est en lien avec les besoins de maintenance**
18 **conditionnelle prioritaire pour lesquelles le Transporteur demande un**
19 **budget spécifique⁵.**

20 **Le Transporteur confirme que, de la croissance demandée, 88 ÉTC ont été**
21 **autorisés à la suite de la décision D-2017-049 et les postes visés ont déjà été**
22 **comblés.**

23 **Quant à l'augmentation de 6,5 M\$ des charges associées au temps**
24 **supplémentaire entre l'année historique 2016 et l'année témoin 2018,**
25 **le Transporteur rappelle que les besoins en termes de temps supplémentaire**
26 **sont attribuables à plusieurs facteurs dont le vieillissement du réseau et se**
27 **traduisent par une augmentation des travaux à réaliser.**

28 **Conséquemment, l'accroissement de plus de 20 % du nombre de retraits depuis**
29 **2015, la hausse des indisponibilités forcées et la dispersion géographique des**
30 **travaux à réaliser exercent une pression sur les ressources nécessaires pour**
31 **mener à bien ceux-ci.**

⁵ Pièce HQT-6, Document 2, pp. 20 et 21.

1 **CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

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

5 **Préambule :**

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

8 *R31.2*

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

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

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

18 *31.3 Veuillez expliquer la hausse des revenus du « Service de développement TIC » à la*
19 *référence (i).*

20 *R31.3*

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

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

32 (iii) « Investissements réalisés en 2016

33 [...]

34 *report d'activités informatiques pour 18 M\$ à la suite du transfert en 2016 des actifs et des*
35 *ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de*

1 *l'information et des communications, afin d'assurer une utilisation optimale des actifs en*
2 *technologie de l'information et une révision de la stratégie d'acquisition de services. »*

3 **Demandes :**

4 9.1 Veuillez ventiler la hausse de 42 M\$ du Service de développement TIC pour le
5 Transporteur selon les projets, les budgets spécifiques et les autres besoins concernés,
6 et expliquer les nouveaux éléments tels l'« Isolation du domaine électrique ».

7 **R9.1**

8 **La hausse de 42 M\$ entre 2016 et 2018 du Service de développement TIC pour le**
9 **Transporteur s'explique principalement par la planification de la réalisation de**
10 **trois projets d'envergure en 2018, soit les projets suivants :**

- 11 • **Mise en place des fondations technologiques – OptiCT (7,2 M\$) ;**
- 12 • **Remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données**
13 **(15,0 M\$) ;**
- 14 • **Isolation du domaine électrique (15,0 M\$).**

15 **Aucun projet comparable en envergure n'a été réalisé en 2016. De plus, une**
16 **importante part de la hausse des revenus de la VPTIC représente des**
17 **acquisitions de biens et de services pour les projets d'envergure précités**
18 **planifiés en 2018. Ce sont, entre autres, ces activités qui ont fait l'objet d'une**
19 **centralisation au sein de la VPTIC.**

20 **Quant au budget spécifique lié aux Normes CIP, celui-ci est en diminution de**
21 **6,5 M\$ alors que celui lié à l'automatisme RPTC et aux systèmes SCADA**
22 **représente 5,0 M\$.**

23 **L'« Isolation du domaine électrique » permettra de renforcer la gestion des**
24 **accès au réseau de télécommunications, d'appliquer la gestion de ces accès**
25 **selon les fonctions exercées et de limiter l'exposition aux risques causés par la**
26 **désuétude technologique.**

27 9.2 Veuillez préciser la part de l'augmentation de 42 M\$, attribuable à la centralisation des
28 activités TIC d'Hydro-Québec.

29 **R9.2**

30 **Voir la réponse à la question 9.1.**

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

32 **Préambule :**

33 *« 32.1 Veuillez présenter les volumes afférents au service d'approvisionnement sur une base*
34 *comparable de facturation pour la période de 2017 à 2018 ("Heures" ou "Dollars*
35 *d'engagements").*

- 1 *R32.1*
2 *Les dollars d'engagements 2017 et 2018 afférents à la facturation du service*
3 *Approvisionnement sont présentés au tableau suivant. »*

Tableau R32.1
Base de facturation comparative – Service Approvisionnement

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

4
5 **Demandes :**

- 6 10.1 Veuillez préciser la notion de « dollars d'engagements ».

7 **R10.1**

8 **La notion de dollars d'engagements représente la somme de la valeur des**
9 **nouvelles commandes de produits et services et de la valeur des modifications**
10 **aux commandes existantes pour une année donnée.**

- 11 10.2 Veuillez élaborer sur les raisons justifiant la hausse des dollars d'engagements entre
12 2017 et 2018.

13 **R10.2**

14 **La hausse des dollars d'engagement entre 2016 et 2018 s'explique par une**
15 **augmentation des besoins du Transporteur en lien avec ses activités**
16 **d'exploitation et d'investissement. Constaté en janvier 2017, le niveau de**
17 **consommation réelle de 2016 d'un peu plus de 460 M\$ d'engagements n'a été**
18 **reflété dans la facturation forfaitaire du CSP qu'à compter de la grille tarifaire**
19 **2018.**

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

21 **Préambule :**

22 « 33.1 Veuillez justifier la hausse des revenus facturés au Transporteur par l'unité "Sécurité
23 corporative" entre 2016 et 2018.

24 *R33.1*

25 *La hausse de 4,4 M\$ des services de sécurité corporative facturés au Transporteur résulte*
26 *essentiellement des modifications à la norme ASC 715 relative aux avantages sociaux futurs*

1 *et de nouvelles exigences de la NERC (normes de protection des infrastructures critiques, ou*
2 *normes CIP).*

3 *33.2 Veuillez indiquer comment est établie la base de facturation de l'unité "Sécurité*
4 *corporative".*

5 *R33.2*

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

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

14 **Demande :**

15 11.1 Veuillez présenter le détail du calcul des montants facturés au Transporteur pour les
16 services de sécurité corporative pour l'année de base 2017 et l'année témoin 2018.

17 **R11.1**

18 **Le tableau R11.1 présente le détail des charges prévues pour le Transporteur en**
19 **2017 et 2018 pour les services de sécurité corporative.**

Tableau R11.1
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%		26,5

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

2 **Préambule :**

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

Tableau R35.1B
Évolution des revenus facturés au Transporteur

Évolution des revenus facturés au Transporteur	Principaux fournisseurs internes			
	CSP	VPTIC	Unités corpo	Total
Revenus réels 2016	95,4	173,3	75,7	344,4
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

5
6 **Demande :**

7 12.1 Veuillez ventiler la croissance des besoins de 57,2 M\$ du Transporteur, selon les
8 projets d'investissements, les budgets spécifiques et les autres besoins concernés.
9 Veuillez élaborer sur chacun de ces éléments.

10 **R12.1**

11 **La croissance des besoins de 57,2 M\$ s'explique principalement par :**

- 12 • Une hausse des investissements de 41,4 M\$ pour les TIC principalement
- 13 liée à trois projets d'envergure, soit les projets suivants :
 - 14 ○ Mise en place des fondations technologiques – OptiCT (7,2 M\$) ;
 - 15 ○ Remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de
 - 16 données (15,0 M\$) ;
 - 17 ○ Isolation du domaine électrique (15,0 M\$).
- 18 • Une hausse des besoins affectant les charges nettes d'exploitation
- 19 composée principalement des éléments suivants :
 - 20 ○ 6,9 M\$ pour le projet OptiCT ;
 - 21 ○ 3,0 M\$ attribuables aux projets structurants d'entreprise dont
 - 22 l'évolution du poste de travail ;

1 (iii)

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

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

2

3 **Demandes :**

4 13.1 Veuillez confirmer que les montants des années 2012-2016, pour les retraits de nature
5 courante de la référence (iii), représentent les montants réels conformément à la
6 décision D-2009-015 de la référence (i).

7 **R13.1**

8 **Le Transporteur confirme que les montants des années 2012-2016, pour les**
9 **retraits de nature courante de la référence (iii), représentent les montants réels**
10 **conformément à la décision D-2009-015.**

11 13.2 Veuillez concilier les montants de 48,1 M\$ de la référence (ii) et de 42,7 M\$ de la
12 référence (iii), les deux références présentant les retraits de nature courante réel pour
13 l'année 2016.

14 **R13.2**

15 **L'écart de 5,4 M\$ entre les montants de 48,1 M\$ de la référence (ii) et de 42,7 M\$**
16 **de la référence (iii) correspond aux retraits découlant du remplacement de**
17 **disjoncteurs de modèle PK en 2016. Comme précisé à la pièce HQT-6,**

1 Document 6⁶, pour le calcul du ratio des retraits de nature courante, des
2 ajustements ont été effectués pour en exclure les mises en service et les retraits
3 découlant du remplacement des disjoncteurs de modèle PK et ce,
4 afin d'améliorer l'acuité de la prévision des retraits d'actifs de nature courante.

5 **BASE DE TARIFICATION**

6 **RÉVISIONS DES DURÉES DE VIE UTILE**

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

12 **Préambule :**

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

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

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

- 15
16 (ii) La Régie établit, sur la base des pièces en référence, le tableau suivant :

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

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

18
⁶ HQT-6, Document 6, section 4,2 « Retraits de nature courante ».

1 **Demandes :**

2 14.1 La Régie constate que l'impact des durées de vie utile sur la charge d'amortissement
3 pour l'année témoin 2018 est inférieur de 23,3 M\$ à la moyenne historique des années
4 2012 à 2016 et de 25,7 M\$ pour l'année de base 2017. Veuillez justifier la variation des
5 impacts pour les années de base 2017 et témoin 2018.

6 **R14.1**

7 **Le Transporteur tient à préciser que la comparaison entre la moyenne**
8 **historique 5 ans de l'impact des révisions de durées de vie utile et les révisions**
9 **de durée de vie présentées au présent dossier ne peut être effectuée**
10 **puisqu'elles concernent des catégories d'immobilisations différentes. Il est**
11 **donc impossible d'en comparer les impacts année sur année. Toute révision de**
12 **durée de vie utile ne peut qu'être analysée de manière spécifique en fonction de**
13 **la catégorie d'immobilisations visée par le changement.**

14 **Également, conformément aux principes comptables généralement reconnus**
15 **des États-Unis (« PCGR des États-Unis »), tout changement d'estimation doit**
16 **être appliqué prospectivement à partir du moment où il est connu. Le**
17 **Transporteur tient à préciser que toute révision de durée de vie s'appuie sur un**
18 **rapport d'expert.**

19 **L'impact d'une telle révision sur la charge d'amortissement varie principalement**
20 **en fonction de la valeur nette des actifs de la catégorie visée ainsi que de l'écart**
21 **entre la nouvelle et l'ancienne durée de vie utile.**

22
23 **Ainsi, si les catégories révisées ont des valeurs nettes importantes jumelées à**
24 **des écarts de durée de vie également importants, les impacts sont plus**
25 **significatifs, comme c'est le cas pour certaines catégories ayant fait l'objet**
26 **d'une révision de durée de vie en 2017. Ces changements ont aussi un impact**
27 **sur l'année témoin de 2018 car leur effet se poursuit dans les années**
28 **subséquentes jusqu'à l'amortissement complet de l'actif.**

29 14.2 Veuillez confirmer que l'impact de (24,5) M\$ pour l'année témoin 2018 comprend
30 seulement les révisions des durées de vie utile survenues au cours des années 2017 et
31 antérieures, sans prise en compte des révisions de durées de vie utile prévues en 2018.

32 **R14.2**

33 **L'impact de (24,5) M\$ pour l'année témoin 2018 représente l'effet des révisions**
34 **de durées de vie utile survenues au cours des années antérieures.**
35 **Le Transporteur confirme qu'aucune révision de durée de vie utile n'est**
36 **connue pour l'année témoin 2018.**

37 14.3 Le cas échant, veuillez fournir pour l'année témoin 2018, une estimation des impacts
38 sur la charge d'amortissement des révisions des durées de vie utile, prévues en 2018.

1 **R14.3**
2 **Voir la réponse à la question 14.2.**

3 **FACTEUR DE GLISSEMENT**

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

5 **Préambule :**

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

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

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

15 (iii) « De plus, les mises en service intègrent un juste équilibre entre les impératifs d'affaires
16 du Transporteur et les contraintes liées à la flexibilité opérationnelle, notamment en termes
17 d'évolution des relations de travail, de plages de retraits disponibles sur le réseau, afin
18 d'arrimer ceux-ci avec les dates et la durée des travaux, et d'indisponibilités forcées qui
19 surviennent lors de l'exécution de travaux obligeant un réajustement de la planification du
20 calendrier ». [nous soulignons]

21 **Demandes :**

22 **41.1** Veuillez préciser si d'autres contraintes de flexibilité opérationnelle que celles
23 indiquées à la référence (iii) et qui permettent une réduction ponctuelle de 150 M\$ des mises
24 en service prévues de l'année témoin 2018 sont prises en compte pour évaluer l'impact des
25 contraintes de flexibilité opérationnelle. Le cas échéant, veuillez préciser.

26 **R41.1**

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

- 1 • *Les 4 modes de mise en route en projets comme décrit à la réponse à la question*
- 2 *4.1;*
- 3 • *Les stratégies de dotation en fonction du modèle d'affaires (permanent, temporaire,*
- 4 *permanent saisonnier);*
- 5 • *L'utilisation du temps supplémentaire;*
- 6 • *L'évolution des relations de travail :*

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

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

13 *[...]*

14 *41.3 Veuillez préciser si cette nouvelle composante du facteur de glissement est en lien avec*
15 *les nouvelles mesures mises en place afin d'améliorer la prévision. Le cas échéant, veuillez*
16 *élaborer.*

17 *R41.3*

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

22 **Demandes :**

23 15.1 Veuillez élaborer sur le caractère ponctuel de la composante en lien avec des
24 contraintes de flexibilité opérationnelle pour l'année 2018.

25 **R15.1**

26 **Le Transporteur déploie actuellement tous les efforts nécessaires afin de faire**
27 **face aux enjeux de flexibilité opérationnelle. Présentement, plusieurs scénarios**
28 **d'évolution des relations et des conditions de travail propres à ce contexte sont**
29 **en cours de discussion.**

30 **De façon prudente, le Transporteur prend en compte, lors de l'établissement du**
31 **facteur de glissement, tout événements particuliers pouvant survenir au cours**
32 **de l'année témoin visée afin d'établir la prévision du niveau de mises en service.**

33 15.2 Veuillez préciser si le Transporteur anticipe que les éléments énumérés en référence,
34 sur les contraintes liées à la flexibilité opérationnelle, soient aussi présents pour les
35 années à venir et qu'il doive ainsi en tenir compte dans l'évaluation des prochains
36 facteurs de glissement.

1 **R15.2**
2 **Voir la réponse à la question 15.1.**

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

5 **Préambule :**

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

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

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

9
10 Il précise que la portion du facteur de glissement attribuable aux projets majeurs est de
11 70 M\$ et que le total de leurs mises en service prévue s'élève à 1 321 M\$. Le Transporteur
12 considère que ces projets majeurs ont une forte probabilité de réalisation.

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

21 **Demandes :**

22 16.1 Veuillez énumérer les projets dont une mise en service était initialement prévue dans le
23 montant de 2 676 M\$ et a fait l'objet d'un report inclus dans le facteur de glissement,

1 évalué à 525 M\$. Veuillez préciser le montant lié au report associé à chacun de ces
2 projets.

3 **R16.1**

4 **Le facteur de glissement est déterminé pour l'ensemble des mises en service**
5 **prévues et non projet par projet.**

6 **Le Transporteur rappelle que les prévisions des mises en service des projets**
7 **pour une année témoin sont mises à jour au cours des quatre premiers mois de**
8 **l'année, cette mise à jour visant à ajuster les investissements et les mises en**
9 **service selon les derniers renseignements disponibles.**

10 **À la suite de cette mise à jour, le Transporteur analyse dans un premier temps la**
11 **valeur totale du niveau des mises en service, dans un deuxième temps le niveau**
12 **des mises en service des projets inférieurs à 25 M\$ et, finalement, le niveau des**
13 **mises en service pour les projets supérieurs à 25 M\$.**

14 **Étant donné que l'évaluation des mises en service est établie vingt mois à**
15 **l'avance, le Transporteur applique par prudence un facteur de glissement pour**
16 **l'ensemble des mises en service de l'année témoin. Ainsi, les éléments**
17 **mentionnés en réponse à la question 43.1 de la demande de renseignements**
18 **numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.1 ont été considérés dans**
19 **l'établissement du facteur de glissement pour l'année témoin 2018.**

20 **Pour les projets inférieurs à 25 M\$, le Transporteur s'est basé sur une moyenne**
21 **historique des mises en service de 500 M\$ et a reflété en partie la hausse du**
22 **budget des investissements des projets inférieurs à 25 M\$ de l'année 2018. Pour**
23 **les projets supérieurs à 25 M\$, le Transporteur a considéré les projets ayant une**
24 **forte probabilité de réalisation établie selon leur nécessité d'assurer la fiabilité**
25 **du réseau. Dans les deux cas, le facteur de glissement a été appliqué**
26 **globalement pour l'ensemble des projets.**

27 16.2 Veuillez préciser si la portion du facteur de glissement attribuable aux projets majeurs a
28 été estimée selon l'approche citée à la référence (ii). Dans la négative, veuillez élaborer
29 sur l'approche désormais utilisée.

30 **R16.2**

31 **L'exemple cité en préambule (ii) fait référence au calcul des prévisions**
32 **d'investissement, et non à l'établissement du niveau des mises en service. Le**
33 **Transporteur rappelle qu'il est important de faire la distinction entre les**
34 **investissements et les mises en service. Seules les mises en service sont**
35 **considérées dans la base de tarification. Comme décrit dans la réponse à la**
36 **question 16.1, le Transporteur a appliqué un facteur de glissement pour l'année**
37 **témoin 2018.**

38 16.3 Veuillez élaborer sur la tendance historique ayant servi à l'établissement du facteur de
39 glissement de 70 M\$, considérant que ce dernier montant représente 5 % des mises en
40 service initialement prévues pour ces projets ($70 \text{ M\$} / (1\,321 \text{ M\$} + 70 \text{ M\$}) = 5 \%$).

1 **R16.3**

2 Le Transporteur précise que le facteur de glissement de 70 M\$ représente 4 %
3 des mises en service initialement prévues pour ces projets supérieurs à 25 M\$
4 $(70 \text{ M\$} / (1 \text{ 608 M\$} + 70 \text{ M\$}) = 4 \text{ \%})$.

5 L'historique de mises en service pour les projets supérieurs à 25 M\$ étant
6 fluctuant de par la diversité des projets, le Transporteur ne peut se fier à cette
7 tendance. À titre d'exemple, la mise en service du projet de la ligne à 735 kV
8 Chamouchouane – Bout-de-l'Île évaluée à 869 M\$ est du même ordre de
9 grandeur que la moyenne des mises en service totales des projets supérieurs à
10 25 M\$ des cinq dernières années de 915 M\$.

11 Par conséquent, le Transporteur a plutôt retenu la forte probabilité de réalisation
12 des mises en service de six projets supérieurs à 25 M\$ représentant 1 321 M\$,
13 soit 82 % des mises en service prévues des projets supérieurs à 25 M\$ pour
14 l'année témoin 2018.

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

16 **Préambule :**

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

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

24 *À cet effet, les intervenants proposent de considérer tout excédent au montant maximum*
25 *comme un compte à recevoir, pour lequel la clientèle n'a pas à supporter les coûts de*
26 *financement, et de créditer la base de tarification de ce même montant. Selon l'AQCIE et le*
27 *CIFQ, cette proposition permet de respecter les exigences des Tarifs et conditions de*
28 *n'excéder en aucun cas le montant maximum, est conforme aux principes réglementaires et*
29 *prévient l'iniquité que subiraient autrement les clients du Transporteur à compter de l'année*
30 *2018.*

31 *Cette solution a pour effet de diminuer les revenus requis du Transporteur de quelque*
32 *55,7 M\$ pour l'année 2018. » [nous soulignons]*

33 **Demande :**

34 17.1 Veuillez commenter la proposition de l'intervenant, relative à la création d'un compte à
35 recevoir.

1 **R17.1**

2 **Le Transporteur est en désaccord avec la proposition de l'intervenant et ce,**
3 **notamment pour les motifs suivants :**

- 4 • **le projet relatif au raccordement des centrales du complexe de la Romaine**
5 **au réseau de transport (« projet de la Romaine ») a été autorisé par**
6 **décision finale de la Régie y incluant les modalités associées au**
7 **versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de**
8 **production (le « Producteur ») ;**
- 9 • **la décision de la Régie concernant la politique d'ajouts ne s'applique pas à**
10 **l'égard du projet de la Romaine ;**
- 11 • **les décisions D-2017-021 et D-2017-049 qui ont approuvé la base de**
12 **tarification du Transporteur pour l'année 2017, incluant les mises en**
13 **service du projet de la Romaine, sont finales ;**
- 14 • **l'entente de raccordement intervenue pour le projet de la Romaine**
15 **gouverne la relation entre les parties et prévoit le moment du versement de**
16 **la contribution attendue du Producteur.**

17 **Le tout tel que plus amplement décrit ci-après.**

18 **Le projet de la Romaine a fait l'objet d'une autorisation finale de la Régie⁷.**
19 **Dans la preuve du Transporteur pour ce projet, le coût global, le montant**
20 **maximal et la contribution ont entre autres été déposés et il était indiqué que les**
21 **mises en service seraient échelonnées dans le temps. L'impact tarifaire a été**
22 **présenté en tenant compte de contributions pour les postes de départ,**
23 **après chaque mise en service de ces postes, et d'une contribution finale pour le**
24 **reliquat des travaux d'intégration à la fin du projet en 2020 (« Contribution »).**
25 **La Régie a conclu que les investissements du Transporteur dans ce projet**
26 **n'avaient pas d'impact à la hausse sur ses tarifs⁸.**

27 **Dans la demande relative à la politique d'ajouts au réseau de transport, la Régie**
28 **a établi que de manière prospective⁹, pour tous les projets déposés à compter**
29 **du 18 décembre 2015 (date de la décision) ayant des mises en services**
30 **échelonnées dans le temps, l'établissement et le versement des contributions**
31 **pour les clients du service de transport de point à point devront être conformes**
32 **aux nouvelles modalités. Le projet de la Romaine, autorisé en 2011, n'est donc**
33 **pas visé par ces nouvelles modalités retenues par la Régie. Ainsi, le Producteur**
34 **n'a pas à payer la Contribution avant la mise en service finale du projet. De plus,**
35 **dans le dossier de la politique d'ajouts, la Régie a spécifiquement examiné**
36 **l'impact tarifaire du versement de la contribution du projet de la Romaine¹⁰**
37 **avant de statuer sur les nouvelles modalités. Le Transporteur a alors précisé**
38 **que la pratique actuelle est d'exiger le versement de la contribution du client**
39 **lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau**
40 **est connu, soit lors de la mise en service finale du projet¹¹.**

7 R-3757-2011, D-2011-083 et D-2011-083 (Motifs).

8 R-3757-2011, D-2011-083, page 8.

9 R-3888-2014, décision D-2015-209, du 18 décembre 2015, par. 586 et 587.

10 R-3888-2014 pièce HQT-4, Document 1.2, réponse à la question 1.2.

11 R-3888-2014, décision D-2015-209, par. 566.

1 Cet aspect du versement de la Contribution du projet de la Romaine était connu
2 et entériné depuis plusieurs années. Dans la demande tarifaire pour les années
3 2013 et 2014, la Régie mentionnait ce qui suit à ce sujet :

4 « [572] La catégorie « Investissements générant des revenus additionnels »
5 présente un montant global d'investissements de -455,4 M\$ en 2020.
6 Le Transporteur explique cette situation par une contribution du Producteur à
7 l'année 2020, à hauteur de 751,4 M\$. Cette somme vise la totalité des mises
8 en service du projet d'expansion du réseau de transport dans le Nord-Est
9 pour l'intégration du complexe de La Romaine, moins les contributions qui
10 auront été versées antérieurement pour les postes de départ des centrales de
11 La Romaine-1, de La Romaine-2 et de La Romaine-3. »¹²

12 En fait, dans chaque demande tarifaire récente¹³, le Transporteur a fourni,
13 dans le cadre de la présentation des projets d'investissement ou de l'impact
14 tarifaire de ceux-ci, des montants de contributions illustrant que pour le projet
15 de la Romaine le versement est prévu en 2020.

16 Dans la demande tarifaire pour l'année 2017, la Régie a approuvé la base de
17 tarification incluant les mises en service du projet de la Romaine pour un
18 montant cumulatif de 1 459,1 M\$¹⁴. Les mises en service du projet ont été
19 intégrées à la base de tarification par des décisions finales. La Régie ne peut
20 valablement considérer l'application d'un crédit à la base de tarification avec
21 une incidence rétroactive sur des immobilisations déjà reconnues et intégrées
22 dans celle-ci, comme le suggère l'intervenant.

23 *L'Entente de raccordement pour l'intégration des centrales au réseau de*
24 *transport*¹⁵, qui a été déposée dans la demande d'autorisation du projet de la
25 Romaine¹⁶ et qui forme le cadre constitué gouvernant la relation des parties,
26 prévoit notamment ce qui suit :

- 27 • À l'exception des frais d'exécution de l'étude d'intégration, lesquels sont
28 assumés par le Producteur, les coûts des travaux d'intégration,
29 notamment (1) le coût des études autres que l'étude d'intégration,
30 des analyses et de l'ingénierie pour les additions et les modifications à
31 apporter au réseau du Transporteur, (2) le coût des appareils,
32 équipements, lignes électriques et moyens de communication, y compris
33 le coût de leur installation, et (3) le coût des additions ou de toute autre
34 modification aux installations de tierces parties rendues nécessaires pour
35 intégrer les centrales au réseau du Transporteur (ci-après collectivement
36 désignés les « frais d'intégration »), sont assumés par le Transporteur.
- 37 • Dans le cas où les frais d'intégration devant être assumés par le
38 Transporteur excèdent le montant maximal prévu aux *Tarifs et conditions*
39 *des services de transport d'Hydro-Québec*, l'excédent serait assumé par le

12 R-3823-2012, décision D-2014-035, page 123.

13 R-3981-2016 et R-3934-2015, HQT-9, Document 1, tableaux 7 et 13.

14 R-3981-2016, HQT-7, Document 1, page 24 et décisions D-2017-021 et D-2017-049.

15 R-3757-2011, HQT-1, Document 1, Annexe 1, Entente de raccordement :

http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/21/DocPrj/R-3757-2011-B-0020-DEMANDE-PIECEREV-2011_05_06.pdf

16 R-3757-2011, HQT-1, Document 1, Annexe 1 (Spécifiquement : Annexe I, section 6 et Annexe III, page 36).

1 **Producteur et serait payable 30 jours ouvrables suivant la réception d'un**
2 **avis du Transporteur.**

3 • **Les frais d'intégration seront révisés par le Transporteur au plus tard**
4 **six mois suivant la fin des travaux d'intégration exécutés par le**
5 **Transporteur. Ces frais d'intégration révisés seront finaux et ne pourront**
6 **être ultérieurement révisés que dans le cas prévu à l'article 20.**

7 • **De plus, l'annexe III – Travaux d'intégration, coût et échancier à la**
8 **section B2 (p. 36), prévoit que le montant de la contribution est exigible à**
9 **la fin des travaux d'intégration exécutés par le Transporteur : « Selon les**
10 **dispositions prévues aux Tarifs et Conditions en date des présentes,**
11 **le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des**
12 **ajouts au réseau visant à répondre aux besoins de l'intégration des**
13 **centrales est de 923 800 000 \$, soit 1 550 000 kW*596 \$/KW. »**

14 **Ces modalités de l'entente de raccordement sont pleinement applicables et sont**
15 **en porte-à-faux avec la proposition de l'intervenant.**

16 **Par ailleurs, la proposition de l'intervenant relative à la création d'un compte à**
17 **recevoir repose sur un calcul erroné. Sommairement, le calcul de l'intervenant**
18 **présume de la comptabilisation d'une mesure rétroactive, prenant en compte**
19 **des immobilisations déjà approuvées par la Régie pour l'année 2017, qui est**
20 **injustifiée dans les circonstances. La Régie a d'ailleurs précisé au présent**
21 **dossier qu'aux fins de la détermination de la base de tarification, elle limite**
22 **l'examen des mises en service à celles projetées pour l'année 2018¹⁷.**

23 **L'intervenant mentionne aussi dans son mémoire que la clientèle n'aurait pas à**
24 **supporter les coûts de financement de ce compte¹⁸. Considérant le cadre**
25 **constitué du raccordement des centrales de la Romaine au réseau de transport, le**
26 **Transporteur ne pourrait pas récupérer les coûts de financement de ce compte**
27 **auprès de son client. La proposition de l'intervenant aurait donc pour effet de ne**
28 **pas fournir l'opportunité au Transporteur de récupérer ses coûts, ce qui est**
29 **contraire aux principes réglementaires reconnus.**

30 **En conclusion, le Transporteur réitère qu'il ne considère pas qu'un compte à**
31 **recevoir, tel que proposé par l'intervenant, serait approprié dans les présentes**
32 **circonstances.**

¹⁷ R-4012-2017, D-2017-107, par. 47.

¹⁸ R-4012-2017, Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, page 5.

1

BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

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

5 **Préambule :**

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

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

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

22 « *Prévision des besoins des autres clients de 538 MW pour l'année 2018 :*

23 *273 MW concernant les réservations de 4 MW et de 11 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018,*
24 *les réservations de 13 MW et 33 MW s'appliquant jusqu'en décembre 2018, la réservation de*
25 *106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2022 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant*
26 *jusqu'en octobre 2018 pour laquelle le Transporteur anticipe un renouvellement, pour*
27 *livraison à NE.*

- 28 • *Prévision des besoins des autres clients de 538 MW pour l'année 2018 :*
29 ◦ *265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW*
30 *s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.* » [nous soulignons]

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

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

- 1 ◦ 272 MW concernant les réservations de 17 MW et de 43 MW s'appliquant
2 jusqu'en mars 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre
3 2017 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2018,
4 pour livraison à NE.
5 ◦ 265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW
6 s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS. » [nous soulignons]

7 La Régie comprend que :

- 8 • Les réservations de 4 MW et 11 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018 (référence
9 (ii)) correspondent aux mois de janvier à mars 2018 des réservations de 17 MW et
10 43 MW citées à la référence (iii).
- 11 • Les réservations de 13 MW et 33 MW (référence (ii)) correspondent aux mois
12 d'avril à décembre des conventions de 16 MW et 41 MW citées à la référence (i).

13 **Demande :**

14 18.1 Veuillez valider la compréhension de la Régie.

15 **R18.1**

16 **Il s'agit des conventions de point à point ferme à long terme de 16 MW**
17 **et de 41 MW, sans les pertes de transport, en vigueur jusqu'au 31 mars 2018 et**
18 **renouvelées à compter du 1^{er} avril 2018.**

19 **Donc, pour ces conventions, les besoins de transport avec les pertes de**
20 **transport, de janvier à mars 2018 sont de 4 MW et 11 MW, alors que les besoins**
21 **de transport d'avril à décembre 2018 sont de 13 MW et 33 MW respectivement.**