DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^O^ 6 CAVIARDÉE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) SUR LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE AU REMPLACEMENT DES SYSTÈMES DE CONDUITE DU RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE PROJET).

Description du Projet du SCR-T

Module GSH

1. Référence : Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 5, R1.3.

Préambule :

« 1.3 Veuillez expliquer l'expression « [l]ié de près au SCADA » en parlant du module GSH, dans la perspective où le module SCADA comprend la fonction téléconduite de l'exploitation des centrales, entre autres.
Réponse :

> *La téléconduite des installations de production réalisée par le biais du SCADA nécessite d'avoir la conscience des actions prises à l'égard des installations de production ainsi que des systèmes hydriques associés à ces installations. Ce dernier volet est réalisé par le biais du GSH, d'où l'expression « Lié de près au SCADA ». »* [nous soulignons]

Demande :

1.1 Dans la mention « *avoir la conscience des actions prises à l'égard des installations de production* », veuillez expliquer ce que signifient les expressions suivantes, en matière de fonctionnalités de module du SCR-T, en donnant des exemples :

- « *avoir la conscience* ». De plus, veuillez préciser s'il s'agit, notamment, d'instructions reçues du module GMS ?
- « *actions prises à l'égard des installation de production* ». De plus, veuillez préciser s'il s'agit d'« *actions prises* » par le module GMS pour l'exploitation des installations de production.

Module GMS

2. Références : (i) Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 6 et 7, R2.1;
(ii) Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 7, R2.2;
(iii) Pièce B-0052, p. 8.

Préambule :

(i) *« 2.1 Veuillez expliquer le lien GMS-SCADA-centrales en matière d'exploitation des centrales du Producteur, en précisant les fonctionnalités impliquées pour chacun des deux modules ainsi que les données nécessaires à l'exécution des différentes activités. Veuillez également faire le lien avec le CCR et des centres de téléconduite aux fins de l'exploitation des centrales du Producteur.*
Réponse :

Les activités de téléconduite des centrales du Producteur sont effectuées par les centres de téléconduite (« CT ») par le biais des fonctionnalités du SCADA (acquisition de données, traitement des données, gestion des alarmes, opérations, etc.).
Le SCADA rend également disponibles au GMS les données acquises et les paramètres permettant de réaliser des opérations. Ces éléments combinés aux configurations propres au GMS supportent la réalisation des activités associées au maintien de la fiabilité du réseau de transport à titre de responsable de l'équilibrage (« Balancing Authority », ou « BA ») ». [nous soulignons]

(ii) *« 2.2 Le Transporteur indique que les paramètres des centrales qu'il doit connaître dans la réalisation « de ses activités à titre de responsable de l'équilibrage (« Balancing Authority » ou « BA ») » sont les mêmes que ceux qui « sont utilisés dans les activités de téléconduite associées à l'exploitation des centrales ». Veuillez décrire les fonctionnalités du module GMS réalisant les activités utilisant ces paramètres comme intrants afin de déterminer les instructions d'exploitation des centrales du Producteur, ainsi que celles communiquant avec le SCADA aux fins de donner des instructions de manoeuvre d'exploitation aux CT.*
Réponse :

Les fonctionnalités du GMS qui utilisent les paramètres des installations de production sont : la répartition optimale de la puissance, le contrôle de la fréquence sur le réseau et la surveillance des réserves. Le Transporteur rappelle qu'à l'instar des systèmes actuels devenus désuets, le GMS du nouveau SCR T est requis pour les besoins du Transporteur dans ses activités à titre de responsable de l'équilibrage.
Voir également la réponse à la question 2.1.

(iii) *« Le GMS couvre deux grandes catégories de besoins du Transporteur : l'exploitation des centrales et l'équilibre entre l'offre et la demande. Comme indiqué en réponse à la question 5.3 de la demande de renseignements no 1 et en réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements no 2 de la Régie, le Transporteur a besoin du GMS même sans l'exploitation des centrales du Producteur et le Transporteur n'entrevoit pas de coûts supplémentaires au projet en lien avec l'exploitation des centrales. Ceci est dû au besoin du Transporteur de connaître les paramètres des installations de production afin de réaliser ses activités à titre de*

responsable de l'équilibrage (« Balancing Authority », ou « BA ») et au fait que ces mêmes paramètres sont aussi utilisés dans les activités de téléconduite associées à l'exploitation des centrales ».

Demandes :

2.1 La Régie comprend que « *le SCADA rend également disponibles au GMS les données acquises et les paramètres permettant de réaliser des opérations* ». Veuillez décrire ces « *opérations* » que le module GMS réalise à partir des intrants rendus disponibles par le SCADA, en lien avec l'exploitation des installations de production.

2.2 Pour chacune des trois « *fonctionnalités du GMS qui utilisent les paramètres des installations de production* […]*: la répartition optimale de la puissance, le contrôle de la fréquence sur le réseau et la surveillance des réserves* », veuillez préciser comment cela se matérialise par une instruction d'exploitation des différentes installations de production aux CT via le module SCADA. Veuillez, notamment, décrire la nature des instructions données par le module GMS aux CT via le module SCADA impliquées en donnant des exemples.

2.3 Au-delà du fait que le module GMS utilise les mêmes paramètres des installations de production « *afin de réaliser ses activités à titre de responsable de l'équilibrage (« Balancing Authority », ou « BA »)* […] [et] *les activités de téléconduite associées à l'exploitation des centrales* », veuillez décrire l'ensemble des fonctionnalités du module GMS en distinguant celles permettant de réaliser les activités « *pour les besoins du Transporteur dans ses activités à titre de responsable de l'équilibrage* [BA] » et les activités en lien avec l'exploitation des installations de production. Dans l'éventualité où les mêmes fonctionnalités permettraient de réaliser les deux types d'activités, veuillez donner des exemples d'activités en lien avec les obligations du Transporteur à titre de BA et celles reliées à l'exploitation des installations de production.

Interfaces avec les producteurs privés

3. Référence : Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 8, R3.2.

Préambule :

« *Réponse :*
Les liens de communication existants avec les producteurs privés ne seront pas modifiés par les futurs SCR-T et SCR-D. Seul un changement de configuration des paramètres de communication pourrait être requis de la part des producteurs privés, pour rediriger l'information vers les nouveaux SCR, n'engendrant aucun coût significatif pour eux ». [nous soulignons]

Demande :

3.1 Afin de mieux comprendre l'affirmation qu'« *aucun coût significatif* » n'est engendré pour les producteurs privés, veuillez indiquer un ordre de grandeur des coûts qu'« *un changement de configuration des paramètres de communication* » pourrait ainsi engendrer, le cas échéant.

COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET DU TRANSPORTEUR

Provision pour la contingence

4. Références : (i) Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 39, R10.5;
(ii) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 33, R10.1;
(iii) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 33, R10.1.

Préambule :

(i) *« 10.5 Veuillez préciser si le Transporteur a une politique de gestion des risques.*

Réponse :
Oui, le Transporteur a une <u>*politique de gestion des risques*</u> *adaptée pour la réalisation du projet. Voir la réponse à la question 10.1. »* [nous soulignons]

(ii) Tableau reconstitué par la Régie – Composantes de la rubrique de coûts *« Conception, réalisation, essais et implantation »* et sous-composantes.

(iii) Tableau R10.1 : Mesures d'atténuation en fonction des principales sources de risque du projet.

Demandes :

4.1 En référence (i), le Transporteur indique avoir « *une politique de gestion des risques adaptée pour la réalisation du projet* » et réfère à la réponse de la question 10.1. Cette réponse indique que le taux de contingence utilisé de [redacted] résulte de l'expérience de l'entreprise dans les projets informatiques et s'apparente à la pratique généralement suivie pour les projets de cette nature d'Hydro-Québec et dans l'industrie de l'informatique.

4.1.1 Veuillez préciser si la « *politique de gestion des risques* » du Transporteur réfère à l'expérience de l'entreprise spécifiquement pour les projets informatiques ou s'il existe une politique de gestion des risques pertinente au SCR-T.

4.1.2 Veuillez expliquer en quoi la politique de gestion des risques du Transporteur est « *adaptée pour la réalisation du projet* ».

4.1.3 Veuillez expliquer ce que signifient une « *pratique généralement suivie pour les projets de cette nature* » ainsi qu'une « *pratique de l'industrie de l'informatique* ».

4.2 Veuillez indiquer pour chacune des composantes de la colonne (1) du tableau reconstitué en référence (ii) les sources de risques correspondantes (référence (iii)) parmi les cinq sources identifiées.

Investissements et charges

5. Références : (i) Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 42, R11.1;
(ii) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 42, R11.2;
(iii) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 14, R5.4;
(iv) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 43, R11.4;
(v) Pièce B-0053, annexe 1, p. 3 et 4.

Préambule :

(i) *« Le Transporteur confirme que les charges au montant de [redacted]$ sont de nature non récurrente et sont nécessaires à la réalisation du Projet. Ce sont des coûts non capitalisables directement reliés au développement du nouveau système et une fois que celui-ci sera mis en service, le Transporteur n'aura plus à engager ce type de coûts. On y retrouve entre autres des coûts d'analyse préliminaire (étude de faisabilité), de formation, de gestion de changement, etc. »* [nous soulignons]

(ii) La Régie note que le Transporteur n'a pas fourni les coûts récurrents reliés aux systèmes du Projet, prévus pour les prochaines années. Le Transporteur explique que :

« Les modes de facturation actuels ne permettent pas de retracer le prix de revient d'un système en particulier. Les coûts récurrents relatifs aux charges reliés aux systèmes actuels sont tenus par la VPTIC (coûts directs et coûts indirects). Ils sont regroupés selon diverses activités, dont une pour l'exploitation des systèmes d'informations de technologies et communications. Ces coûts sont ensuite répartis par client en fonction d'un inducteur défini par la VPTIC. » [nous soulignons]

(iii) *« […] De plus, la facturation interne de biens et de services que ce soit un actif informatique ou l'utilisation d'un bâtiment, par exemple, sera effectuée au coût complet, tel que prévu par la section 5 du Code de conduite du Transporteur. Le coût complet comprend l'ensemble des coûts liés à la fourniture du service, dont la masse salariale, les autres coûts primaires, la facturation interne, l'amortissement des actifs, le financement, les taxes et le rendement. […] »*

(iv) *« En outre, quant à l'impact tarifaire dans ce dossier, le Transporteur a présenté un calcul qui tient compte des coûts du Projet du Transporteur, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics, ainsi que des revenus de facturation interne pour ce Projet. La présentation de l'impact tarifaire est en continuité avec*

la pratique usuelle appliquée de manière constante par le Transporteur à l'égard des demandes d'autorisation d'investissement antérieures visant la catégorie d'investissement « maintien des actifs » déposées à la Régie par le Transporteur et autorisées par cette dernière. »

(v) Le Transporteur présente au tableau 1 les composantes du calcul de l'impact tarifaire du Projet sur 15 ans, et au tableau 2 une analyse de sensibilité (+15 %). Ces composantes incluent l'amortissement et le coût du capital du coût du Projet au montant de 288,6 M$, les taxes sur les services publics et les revenus de la facturation interne.

Demandes :

5.1 Veuillez déposer l'impact tarifaire du Projet, incluant les charges non récurrentes de [redacted]$, soit les tableaux 1 et 2 (référence (v)).

5.2 Veuillez indiquer si les charges non récurrentes du Projet (référence (i)) seront budgétées dans la formule d'indexation du MRI ou seront budgétées via une demande de Facteurs Y ou Z. Veuillez expliquer.

5.3 Veuillez indiquer si les charges récurrentes du Projet (référence (ii)) seront budgétées dans la formule d'indexation du MRI ou seront budgétées via une demande de Facteurs Y ou Z. Veuillez expliquer.

5.4 Veuillez confirmer que les « *taxes sur les services publics* » représentent des charges non capitalisables et sont incluses dans le calcul de l'impact tarifaire (référence (v)). Sinon, veuillez expliquer.

5.5 Veuillez indiquer si les « *taxes sur les services publics* » et les « *revenus de facturation interne* » du Projet seront budgétées dans la formule d'indexation du MRI ou seront budgétés via une demande de Facteurs Y ou Z. Veuillez expliquer.

5.6 Veuillez commenter sur l'impact de la formule d'indexation du MRI et des Facteurs Y et Z dans le calcul de l'impact tarifaire soumis dans le présent projet d'investissement selon l'article 73.

6. Références : (i) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 42 et 43, R11.3;
(ii) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 43, R11.4;
(iii) Pièces B-0066, p. 8, R3.2 (version caviardée) et B-006 p. 8, R3.2 (version confidentielle);
(iv) Pièce B-0074, (version confidentielle), p. 42, R11.1.

Préambule :

(i) *« Avec égards, le Transporteur a présenté sa demande portant sur l'autorisation des investissements de son projet selon l'article 73 de la Loi et le Règlement. En lien avec l'autorisation recherchée selon le cadre réglementaire, le Transporteur a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de cette demande d'autorisation, à l'instar des informations fournies au soutien de l'ensemble des projets similaires soumis à l'autorisation de la Régie depuis la mise en place de ce cadre réglementaire. Voir également la réponse à la question 5.4. »* [nous soulignons]

(ii) *« Le Distributeur n'a inclus l'ensemble des coûts d'un projet qu'à quelques occasions, soit lorsque cela était pertinent. Ce fut le cas notamment pour les projets SOGEM et LAD. Dans les deux cas, l'impact des gains d'efficience était un élément essentiel au soutien du projet. Dans le cas du projet LAD, par exemple, bien que celui-ci visait notamment à pallier le problème croissant de désuétude du parc de compteurs, il permettait également une réduction substantielle des coûts (charges) liés à la relève. L'exclusion de ce facteur des analyses économiques et financières aurait présenté une vision tronquée de l'impact du projet. Quant au projet SOGEM, la modernisation et l'optimisation des processus d'affaires en lien avec l'ordonnancement et la gestion des travaux sur le réseau de distribution visaient notamment à favoriser l'amélioration de l'efficience opérationnelle.*

En outre, quant à l'impact tarifaire dans ce dossier, le Transporteur a présenté un calcul qui tient compte des coûts du Projet du Transporteur, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics, ainsi que des revenus de facturation interne pour ce Projet. La présentation de l'impact tarifaire est en continuité avec la pratique usuelle appliquée de manière constante par le Transporteur à l'égard des demandes d'autorisation d'investissement antérieures visant la catégorie d'investissement « maintien des actifs » déposées à la Régie par le Transporteur et autorisées par cette dernière. » [nous soulignons]

(iii) *« Les risques, les incertitudes et les enjeux d'un projet sont liés à la nature et l'étendue des travaux de chacun. Par conséquent, le Transporteur ne peut qualifier les risques d'autres projets de « comparables », même lorsque des projets présentent des similitudes. Le tableau suivant* [R3.2] *présente le taux de contingence pour des projets qui présentent des composantes informatiques* ». [nous soulignons]

Le Transporteur indique au tableau R3.2, les projets suivants : [redacted]

(iv) « *Le Transporteur confirme que les charges au montant de [redacted]$ sont de nature non récurrente et sont nécessaires à la réalisation du Projet. Ce sont des coûts non capitalisables directement reliés au développement du nouveau système et une fois que celui-ci sera mis en service, le Transporteur n'aura plus à engager ce type de coûts. On y retrouve entre autres des coûts d'analyse préliminaire (étude de faisabilité), de formation, de gestion de changement, etc.* ». [nous soulignons]

La Régie comprend que le montant des charges non-récurrentes correspond à [redacted] des coûts du Projet.

Demandes :

6.1 Veuillez expliquer, compte tenu de la nature particulière du Projet des SCR à déploiement informatique, pour quelles raisons le Transporteur considère qu'il n'est pas « *pertinent* » de considérer le total des investissements et des charges comme coût du Projet faisant l'objet de sa demande d'autorisation ainsi que dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet, à l'instar de ce qui a été fait par le Distributeur pour ses projets SOGEM et LAD, ayant leurs particularités respectives propres mais présentant des « *similitudes* » avec le Projet (« *composantes informatiques* »).

6.2 En lien « *avec la pratique usuelle appliquée de manière constante par le Transporteur à l'égard des demandes d'autorisation d'investissement antérieures visant la catégorie d'investissement « maintien des actifs » déposées à la Régie par le Transporteur et autorisées par cette dernière* », veuillez expliquer dans quelle mesure le Projet du SCR-T à déploiement informatique présente des similitudes avec les projets qui ont fait l'objet de ces demandes d'autorisation d'investissement antérieures du Transporteur visant la catégorie d'investissement « Maintien des actifs », au-delà du fait qu'ils soient considérés comme faisant partie de cette catégorie d'investissement. Veuillez notamment identifier, le cas échéant, les projets qui, de l'avis du Transporteur, présentent le plus de similitudes avec le Projet du SCR-T.

Facturation des services rendus par le Transporteur pour le Producteur

7. Référence : Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 52, R15.2.

Préambule :

« 15.2 Veuillez préciser si le critère de simplification de la facturation interne au Producteur pour l'exploitation de ses centrales est le principal critère pour le découpage des fonctions impliquées dans l'exploitation des centrales. Dans la négative, veuillez préciser les critères qui ont guidé le Transporteur dans le découpage des fonctions du SCR-T aux fins de la facturation interne au Producteur.
Réponse :

Le critère de simplification n'était pas un critère utilisé pour le découpage des fonctions impliquées dans l'exploitation des centrales. Le découpage retenu est la résultante des particularités du système du fournisseur combiné à l'usage de ces fonctionnalités par le Transporteur. Cet usage tient compte des services rendus au Producteur, ainsi que de l'importance d'isoler les coûts associés à la mise en service des actifs regroupant ces fonctionnalités. »

Demande :

7.1 Veuillez préciser dans quelle mesure l'importance, pour le Transporteur, d'isoler « *les coûts associés à la mise en service des actifs regroupant* [l]*es fonctionnalités* » impliquées dans l'exploitation des centrales pourrait justifier qu'une partie des fonctionnalités du module GMS ne soit pas facturée au Producteur pour les services rendus par le Transporteur pour l'exploitation de ses installations de production.

IMPACT TARIFAIRE

8. Référence : Pièce B-0074 (version confidentielle), p. 57, réponse R18.1.

Préambule :

« Réponse :

Conformément à la décision D-2003-68 de la Régie, l'impact tarifaire doit être présenté sur la période représentative de la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet. Le Transporteur indique que ce calcul est une estimation visant à apprécier l'impact tarifaire futur de son Projet.

La pondération des différentes immobilisations amortissables prévues permet d'établir la durée de vie utile moyenne du Projet. Le Transporteur a arrondi la durée de vie utile moyenne à 15 ans, comme il fait usuellement dans ses estimations de projets.

Enfin, le Transporteur rappelle que l'impact tarifaire est présenté à titre indicatif.
La méthode utilisée permet d'obtenir des résultats conformes à ce qui est présenté dans les demandes d'autorisation de projets d'investissement autorisées par la Régie ». [nous soulignons]

Demande :

8.1 Veuillez déposer l'impact tarifaire en fonction de la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet, et selon les scénarios suivants :

- En incluant les charges non récurrentes de [redacted]$;
- Sans les charges non récurrentes de [redacted]$.

LISTE DES PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLICABLES AU PROJET

9. Références : (i) Pièce B-0039, phase 1, annexe 1, p. 3;
(ii) Dossier R-4096-2019, décision D-2020-063.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente la liste des principales normes techniques applicables au Projet. La norme de Commission électrotechnique internationale « *61400 : Wind turbines - Part 26-1: Time-based availability for wind turbine generating systems* » figure dans cette liste, entre autres.

(ii) La Régie a rendu sa décision sur l'application d'une contribution maximale pour les réseaux collecteurs de centrales photovoltaïques raccordés à son réseau.

Demande :

9.1 Veuillez préciser si une norme technique relative au raccordement de centrales photovoltaïques au réseau du Transporteur est applicable au Projet.