Version caviardée

Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 6 de la Régie de l'énergie (« Régie »)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^O 6 CONFIDENTIELLE 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).

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.

Réponse :

Le Transporteur rappelle que le module GSH n'est pas un système qui prend des actions en temps réel. Il s'agit d'un système d'aide à la prise de décisions au niveau des installations de production. Le module GSH permet d'identifier l'impact des actions prises ou à prendre sur une installation de production.

La mention « *avoir la conscience* » concerne la vue des exploitants sur l'état des systèmes hydriques et les impacts induits sur ces derniers par toute action prise à l'égard des installations de production. Cela comprend notamment la visibilité sur les niveaux d'eaux en amont et en aval des installations de production ainsi que des ouvrages civils connexes tels que les déversoirs. Ces informations sont transmises au GSH par le SCADA.

Les « *actions prises à l'égard des installations de production* » concernent les changements demandés par les exploitants sur les installations de production, ou ceux provenant du GMS. Ces changements ont un impact sur l'état des systèmes hydriques associés. Par exemple, une hausse de production

d'électricité dans une installation de production induira une augmentation du débit d'eau turbiné dans cette centrale, et aura un impact sur les niveaux d'eau en amont et en aval de la centrale : le niveau d'eau aura tendance à baisser en amont de la centrale et à augmenter en aval de cette même centrale. Un comportement semblable peut être observé lorsqu'un exploitant démarre un groupe d'une installation de production en utilisant le SCADA.

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.

Réponse :

Le GMS utilise les données acquises par le SCADA et les paramètres des installations de production pour exécuter ses fonctionnalités : la répartition optimale de la puissance, le contrôle de la fréquence sur le réseau et la surveillance des réserves. Les opérations réalisées par le GMS sont le résultat des calculs effectués par les fonctionnalités mentionnées précédemment pour réguler la production en fonction de la charge sur le réseau.

La fonctionnalité de répartition optimale de la puissance calcule le partage de la production globale entre les différentes installations. La fonctionnalité de contrôle de la fréquence sur le réseau calcule quant à elle le réglage de la production requis dans les installations pour ajuster la fréquence du réseau électrique. La fonctionnalité de surveillance calcule les réserves de production disponibles sur le réseau, afin d'être comparées avec les seuils requis pour la fiabilité du réseau électrique.

Les opérations réalisées par le GMS dans le cadre des fonctions décrites précédemment sont requises pour permettre au Transporteur de remplir son rôle de responsable de l'équilibrage (« Balancing Authority », ou « BA ») et consistent à demander des ajustements de la production dans les installations.

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.

Réponse :

Les fonctionnalités de répartition optimale de la puissance et de contrôle de la fréquence sur le réseau déterminent régulièrement de nouvelles consignes pour les alternateurs des installations de production. Cela se traduit dans le module SCADA en consignes envoyées aux installations de production visées.

Ces consignes de production peuvent être de plusieurs formes, dépendamment de l'installation et de la configuration du SCADA :

- **Nouvelle consigne : indiquer la puissance totale devant maintenant être produite par un alternateur, indépendamment de la valeur actuelle ;**
- **Hausse/baisse de la production : indiquer la variation voulue de puissance d'un alternateur par rapport à sa valeur actuelle.**

La fonctionnalité de surveillance des réserves effectue seulement une supervision de l'état de la production disponible servant à assurer la fiabilité du réseau électrique. Si requises, des manœuvres peuvent être demandées par le responsable de l'équilibrage (BA) et exécutées par les exploitants via le module SCADA pour remédier à toute insuffisance de réserve.

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.

Réponse :

Les fonctionnalités du GMS énumérées en réponse à la question 2.1 sont utilisées par le Transporteur uniquement pour réaliser ses activités à titre de responsable de l'équilibrage (BA). Ces fonctionnalités ne sont donc pas utilisées pour réaliser les activités en lien avec 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.

Réponse :

Comme indiqué dans l'extrait en préambule, *« Seul un changement de configuration des paramètres de communication pourrait être requis de la part des producteurs privés [...] »*. Ainsi, dans plusieurs cas, aucune intervention de la part des producteurs privés ne serait requise.

Advenant qu'un changement de configuration des paramètres de communication soit requis (par exemple, une adresse IP), celui-ci serait généralement complété en quelques heures de travail par les ressources techniques du producteur privé. Le Transporteur ne dispose pas d'information sur les coûts des producteurs privés. Il estime toutefois que cela représenterait au plus une demi-journée de travail et, selon le taux horaire des ressources du Transporteur, correspondrait à un montant d'environ 570 $. Dans les cas où ce changement peut être réalisé à distance, sans déplacement, le coût de réalisation sera plus bas.

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.

Réponse :

La « *politique de gestion des risques* » mentionnée en référence (i) est liée à l'expérience de l'entreprise pour des projets de nature comparable, soit à composante informatique[1]. Cette politique vise l'ensemble des risques d'un projet, dont celui de dépassement des coûts. Le Transporteur rappelle qu'il

[1] Voir la réponse du Transporteur à la question 3.2 de la demande de renseignements nº 3 de la Régie, B-0065, HQT-8, Document 1.

évalue les risques selon la méthode qu'il estime la plus appropriée. La provision pour contingence est un moyen qui permet de pallier le risque de dépassement des coûts, comme illustré au tableau R10.1 de la référence (iii)[2].

Dans ses projets à composante informatique, l'entreprise applique un taux de provision pour contingence d'environ [redacted] afin de couvrir les incertitudes qui peuvent se traduire par un dépassement des coûts. Ainsi, lorsque le Transporteur indique que le taux de provision pour contingence utilisé de [redacted] pour le présent Projet résulte « *d'une pratique généralement suivie pour les projets de cette nature* » ainsi que « *d'une pratique de l'industrie* », il s'appuie sur l'expérience de l'entreprise dans les projets à composante informatique, de même que sur les connaissances acquises et sur les tendances observées par cette dernière.

Dans le cas du Projet, et tel qu'indiqué en lien avec la référence (iii)[3], ce taux a été calculé non pas par composante de coûts, mais sur le coût total du projet avant les frais financiers. Ainsi, le Transporteur n'a pas procédé à un calcul spécifique quant au risque pour l'une ou l'autre des composantes de coûts présentées dans le tableau reconstitué par la Régie, visé par la référence (ii). Il souligne toutefois que les sources de risque identifiées au tableau R10.1 de la référence (iii) couvrent l'ensemble de ces composantes de coûts.

Le Transporteur rappelle que les éléments déjà présentés à la référence (iii) l'amènent à conclure que le taux de la provision pour contingence du projet est approprié. En effet, l'ampleur du travail à effectuer pour maîtriser plusieurs technologies nouvelles et les intégrer aux systèmes externes, la rétention au sein de l'entreprise de l'expertise requise ainsi que le respect des délais en tenant compte de l'interdépendance avec d'autres projets d'entreprise sont des éléments qui appuient le taux de provision pour contingence.

De plus, comme cité en préambule, le Transporteur a indiqué avoir « *une politique de gestion des risques adaptée pour la réalisation du projet* », puisqu'il a mis sur pied un bureau de projet qui assure la gouvernance et la réalisation du Projet selon les coûts et l'échéancier prévus.

Enfin, le Transporteur rappelle que la provision n'est imputée au Projet que dans la mesure où les risques se sont matérialisés et ont engendré des coûts réels lors de sa réalisation. Ainsi les sommes non utilisées ne seront pas imputées à ce dernier.

---

[2] B-0074, HQT-8, Document 3, p. 35.
[3] B-0074, HQT-8, Document 3, réponse à la question 10.1, lignes 5-7.

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

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 4.1.1.**

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* ».

Réponse :

2 **Voir la réponse à la question 4.1.1.**

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.

Réponse :

3 **Voir la réponse à la question 4.1.1.**

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)).

Réponse :

Bien que l'exercice ne reflète pas l'application de la méthode[4] reconnue par la Régie quant à l'établissement de l'impact tarifaire, pour donner suite à la demande de la Régie dans cette question, l'impact tarifaire du Projet, incluant les charges non récurrentes, ainsi que l'analyse de sensibilité, sont présentés aux tableaux suivants.

Sur l'ensemble de la période considérée dans cet exercice, l'impact annuel moyen sur les revenus requis est de [redacted]$, au lieu de 17,2 M$ présenté à la pièce B-0052, HQT-6, Document 1 [redacted]. L'impact à la marge [redacted] par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2019.

[4] Également désignée par le terme « pratique » ci-après.

Tableau R5.1a
Impact tarifaire du Projet, incluant les charges non récurrentes

Coût du projet (M$)		288,594
Années et mois des mises en service	2019-12	8,078
	2020-12	4,395
	2022-12	24,221
	2023-3	122,432
	2023-5	24,118
	2023-9	18,465
	2023-12	16,524
	2023-12	11,527
	2024-9	56,778
	2024-12	2,056
Amortissement linéaire[1]		
Coût moyen pondéré du capital prospectif[2]		5,281%
Charges non-récurrentes[3]		
Taxe sur les services publics (TSP)[4]		0,55%
Nombre d'années		15

Années	Amortissement 2019-12 (M$)	Amortissement 2020-12 (M$)	Amortissement 2022-12 (M$)	Amortissement 2023-3 (M$)	Amortissement 2023-5 (M$)	Amortissement 2023-9 (M$)	Amortissement 2023-12 (M$)	Amortissement 2023-12 (M$)	Amortissement 2024-9 (M$)	Amortissement 2024-12 (M$)	Amortissement (M$)	Amortissement cumulé (M$)	Base de tarification : solde de fin (M$)	Base de tarification : moyenne 13 soldes (M$)	Coût du capital (M$)	Charges non-récurrentes (M$)	Taxe sur les services publics (M$)	Total avant l'effet de la facturation interne (M$)	Facturation interne (M$)	Total après l'effet de la facturation interne (M$)	Revenus requis (M$)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel ($/kW)
2019																					3 376,380	42 979	78,56
2020	0,539	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,539	0,539	11,934	8,147	0,430	[redacted]	0,044	[redacted]	-0,211	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2021	0,539	0,293	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,832	1,370	11,103	11,519	0,608	[redacted]	0,066	[redacted]	-0,289	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2022	0,539	0,293	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,832	2,202	34,492	12,550	0,663	[redacted]	0,061	[redacted]	-0,293	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2023	0,539	0,293	1,615	6,122	0,938	0,308	0,000	0,000	0,000	0,000	9,814	12,015	217,744	147,438	7,786	[redacted]	0,190	[redacted]	-3,048	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2024	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	0,946	0,000	16,264	28,279	260,315	227,569	12,018	[redacted]	0,267	[redacted]	-4,244	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2025	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	47,518	241,076	250,695	13,239	[redacted]	0,259	[redacted]	-5,010	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2026	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	66,758	221,836	231,456	12,223	[redacted]	0,239	[redacted]	-4,852	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2027	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	85,998	202,596	212,216	11,207	[redacted]	0,218	[redacted]	-4,693	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2028	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	105,237	183,357	192,977	10,191	[redacted]	0,198	[redacted]	-4,535	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2029	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	124,477	164,117	173,737	9,175	[redacted]	0,178	[redacted]	-4,376	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2030	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	143,716	144,878	154,497	8,159	[redacted]	0,158	[redacted]	-4,218	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2031	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	162,956	125,638	135,258	7,143	[redacted]	0,137	[redacted]	-4,059	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2032	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	182,196	106,398	116,018	6,127	[redacted]	0,117	[redacted]	-3,901	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2033	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	201,435	87,159	96,779	5,111	[redacted]	0,097	[redacted]	-3,742	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2034	0,539	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	19,240	220,675	67,919	77,539	4,095	[redacted]	0,077	[redacted]	-3,584	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2035	0,000	0,293	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	18,701	239,376	49,218	58,569	3,093	[redacted]	0,056	[redacted]	-3,316	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2036	0,000	0,000	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	18,408	257,784	30,810	40,014	2,113	[redacted]	0,039	[redacted]	-3,118	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2037	0,000	0,000	1,615	8,162	1,608	1,231	1,102	0,768	3,785	0,137	18,408	276,192	12,402	21,606	1,141	[redacted]	0,023	[redacted]	-2,969	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2038	0,000	0,000	0,000	2,041	0,670	0,923	1,102	0,768	3,785	0,137	9,426	285,618	2,976	6,696	0,354	[redacted]	0,008	[redacted]	-1,313	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2039	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,839	0,137	2,976	288,594	0,000	1,160	0,061	[redacted]	0,001	[redacted]	-0,538	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
Ensemble de la période 2020 à 2039																				[redacted]			[redacted]

[1] Amortissement linéaire selon la décision D-2010-020 pour la demande R-3703-2009.
[2] Coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,281 %, selon la décision D-2019-047 pour la demande R-4058-2018.
[3] Charges non-récurrentes pour la période de 2020 à 2024.
[4] Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée sur les actifs autres qu'incorporels en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec.

Tableau R5.1b
Impact tarifaire du Projet, incluant les charges non récurrentes – Analyse de sensibilité

		Analyse de sensibilité
Coût du projet (M$)	+ 15 %	331,883
Années et mois des mises en service	2019-12	9,290
	2020-12	5,054
	2022-12	27,854
	2023-3	140,797
	2023-5	27,735
	2023-9	21,234
	2023-12	19,003
	2023-12	13,256
	2024-9	65,295
	2024-12	2,364
Amortissement linéaire[1]		
Coût moyen pondéré du capital prospectif[2]	+ 15 %	6,073%
Charges non-récurrentes[3]		
Taxe sur les services publics (TSP)[4]		0,55%
Nombre d'années		15

Années	Amortissement 2019-12 (M$)	Amortissement 2020-12 (M$)	Amortissement 2022-12 (M$)	Amortissement 2023-3 (M$)	Amortissement 2023-5 (M$)	Amortissement 2023-9 (M$)	Amortissement 2023-12 (M$)	Amortissement 2023-12 (M$)	Amortissement 2024-9 (M$)	Amortissement 2024-12 (M$)	Amortissement (M$)	Amortissement cumulé (M$)	Base de tarification : solde de fin (M$)	Base de tarification : moyenne 13 soldes (M$)	Coût du capital (M$)	Charges non-récurrentes (M$)	Taxe sur les services publics (M$)	Total avant l'effet de la facturation interne (M$)	Facturation interne (M$)	Total après l'effet de la facturation interne (M$)	Revenus requis (M$)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel ($/kW)
2019																					3 376,380	42 979	78,56
2020	0,619	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,619	0,619	13,725	9,369	0,569	[redacted]	0,051	[redacted]	-0,258	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2021	0,619	0,337	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,956	1,576	12,768	13,247	0,804	[redacted]	0,075	[redacted]	-0,352	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2022	0,619	0,337	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,956	2,532	39,666	14,433	0,877	[redacted]	0,070	[redacted]	-0,357	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2023	0,619	0,337	1,857	7,040	1,079	0,354	0,000	0,000	0,000	0,000	11,286	13,817	250,406	169,554	10,297	[redacted]	0,218	[redacted]	-3,734	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2024	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	1,088	0,000	18,703	32,521	299,363	261,704	15,894	[redacted]	0,307	[redacted]	-5,188	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2025	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	54,646	277,237	288,300	17,509	[redacted]	0,298	[redacted]	-6,111	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2026	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	76,772	255,111	266,174	16,165	[redacted]	0,274	[redacted]	-5,902	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2027	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	98,897	232,986	244,049	14,821	[redacted]	0,251	[redacted]	-5,692	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2028	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	121,023	210,860	221,923	13,478	[redacted]	0,228	[redacted]	-5,483	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2029	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	143,148	188,735	199,798	12,134	[redacted]	0,205	[redacted]	-5,274	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2030	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	165,274	166,609	177,672	10,790	[redacted]	0,181	[redacted]	-5,065	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2031	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	187,399	144,484	155,547	9,447	[redacted]	0,158	[redacted]	-4,856	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2032	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	209,525	122,358	133,421	8,103	[redacted]	0,135	[redacted]	-4,646	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2033	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	231,650	100,233	111,295	6,759	[redacted]	0,111	[redacted]	-4,437	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2034	0,619	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	22,126	253,776	78,107	89,170	5,415	[redacted]	0,088	[redacted]	-4,228	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2035	0,000	0,337	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	21,506	275,282	56,601	67,354	4,091	[redacted]	0,065	[redacted]	-3,893	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2036	0,000	0,000	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	21,169	296,451	35,432	46,016	2,795	[redacted]	0,045	[redacted]	-3,640	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2037	0,000	0,000	1,857	9,386	1,849	1,416	1,267	0,884	4,353	0,158	21,169	317,621	14,262	24,847	1,509	[redacted]	0,027	[redacted]	-3,443	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2038	0,000	0,000	0,000	2,347	0,770	1,062	1,267	0,884	4,353	0,158	10,840	328,461	3,422	7,700	0,468	[redacted]	0,009	[redacted]	-1,518	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
2039	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	3,265	0,158	3,422	331,883	0,000	1,334	0,081	[redacted]	0,001	[redacted]	-0,620	[redacted]	[redacted]	42 979	[redacted]
Ensemble de la période 2020 à 2039																				[redacted]			[redacted]

[1] Amortissement linéaire selon la décision D-2010-020 pour la demande R-3703-2009.
[2] Coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,281 %, selon la décision D-2019-047 pour la demande R-4058-2018.
[3] Charges non-récurrentes pour la période de 2020 à 2024.
[4] Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée sur les actifs autres qu'incorporels en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec.

Le Transporteur précise que les charges non récurrentes qui sont incluses dans les tableaux précédents correspondent aux charges des années 2020 à 2024 puisque l'analyse de l'impact tarifaire du Projet débute en 2020. Ainsi, dans le tableau R5.1a, ces charges se chiffrent à un montant total de [redacted]$ (soit [redacted]$ en 2020, [redacted]$ en 2021, [redacted]$ en 2022, [redacted]$ en 2023 et [redacted]$ en 2024). Le solde des charges non récurrentes de [redacted]$ ([redacted]$ - [redacted]$) sont antérieures à l'année 2020 et étaient incluses dans les demandes tarifaires antérieures du Transporteur.

Le Transporteur porte à l'attention de la Régie que les charges non récurrentes futures seront incluses dans les demandes tarifaires du Transporteur et recevront le traitement qui sera jugé approprié par la formation de régisseurs qui en sera alors saisie, selon le cadre réglementaire applicable.

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.

Réponse :

Le Transporteur mentionne que cette réponse est fournie à titre d'information dans le présent dossier, étant donné que la question porte sur un sujet traité dans le cadre d'une demande tarifaire.

En fonction des caractéristiques actuelles du MRI du Transporteur[5], les charges non récurrentes (référence (i)) annuelles feraient partie de l'ensemble des charges sous la formule d'indexation du MRI, puisqu'en ce moment elles ne répondent pas aux critères à respecter pour reconnaître un élément de coûts au titre de Facteur Y ou Z[6]. Toutefois, le Transporteur ne peut présumer de l'évolution des caractéristiques du MRI quant au traitement de ce type de charges.

Le Transporteur porte à l'attention de la Régie que les charges non récurrentes futures seront incluses dans les demandes tarifaires visées du Transporteur, soit dans l'ensemble des charges sous la formule d'indexation ou en coût de service le cas échéant, et recevront le traitement qui sera jugé approprié par la formation de régisseurs qui en sera alors saisie, selon le cadre réglementaire applicable.

[5] À titre d'information, D-2019-060, R-4058-2018 ; voir en particulier pp. 110-116.

[6] À titre d'information, la Régie a fixé le seuil de matérialité à 15 M$ pour traiter un élément de coûts en Facteur Y ou en Facteur Z, dans la décision D-2019-060, p. 114, de la demande tarifaire 2019 du Transporteur (R-4058-2018).

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.

Réponse :

Le Transporteur mentionne que cette réponse est fournie à titre d'information dans le présent dossier, étant donné que la question porte sur un sujet traité dans le cadre d'une demande tarifaire.

En fonction des caractéristiques actuelles du MRI du Transporteur, les charges récurrentes (référence (ii)) annuelles feraient partie de l'ensemble des charges sous la formule d'indexation du MRI, puisqu'en ce moment elles ne répondent pas aux critères à respecter pour reconnaître un élément de coûts au titre de Facteur Y ou Z. Toutefois, le Transporteur ne peut présumer de l'évolution des caractéristiques du MRI quant au traitement de ce type de charges.

Le Transporteur porte à l'attention de la Régie que les charges récurrentes futures seront incluses dans les demandes tarifaires visées du Transporteur, soit dans l'ensemble des charges sous la formule d'indexation ou en coût de service le cas échéant, et recevront le traitement qui sera jugé approprié par la formation de régisseurs qui en sera alors saisie, selon le cadre réglementaire applicable.

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.

Réponse :

Les « taxes sur les services publics » sont prises en compte dans le cadre du calcul de l'impact tarifaire, puisque celles-ci concernent les actifs du Projet. Cette façon de faire reflète la pratique reconnue par la Régie pour la présentation de l'impact tarifaire. Par ailleurs, ces charges ne sont pas capitalisables.

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.

Réponse :

Le Transporteur mentionne que cette réponse est fournie à titre d'information dans le présent dossier, étant donné que la question porte sur un sujet traité dans le cadre d'une demande tarifaire.

En fonction des caractéristiques actuelles du MRI du Transporteur, les « taxes sur les services publics » et les « revenus de facturation interne » du Projet

feraient partie de l'ensemble des charges sous la formule d'indexation du MRI, puisqu'en ce moment ils ne répondent pas aux critères à respecter pour reconnaître un élément de coûts au titre de Facteur Y ou Z. Toutefois, le Transporteur ne peut présumer de l'évolution des caractéristiques du MRI quant au traitement de ce type de charges.

Le Transporteur porte à l'attention de la Régie que les « taxes sur les services publics » et les « revenus de facturation interne » futurs seront inclus dans les demandes tarifaires visées du Transporteur, soit dans l'ensemble des charges sous la formule d'indexation ou en coût de service le cas échéant, et recevront le traitement qui sera jugé approprié par la formation de régisseurs qui en sera alors saisie, selon le cadre réglementaire applicable.

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.

Réponse :

Le Transporteur souhaite offrir des précisions sur sa pratique, reconnue par la Régie et appliquée dans les dossiers d'investissement, en ce qui a trait à l'établissement de l'impact tarifaire (référence (iv)) d'un projet dans la catégorie d'investissement « maintien des actifs ». Cette pratique consiste à présenter un calcul qui tient compte des coûts des actifs 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 qui sont prévus pour le présent Projet[7].

Cette pratique a été maintenue à l'égard du Projet, ce qui permet d'obtenir des résultats conformes à ce qui est présenté dans les demandes d'autorisation de projets d'investissement autorisées par la Régie. En effet, le Transporteur ne souhaite pas déroger dans ce Projet du mode de calcul de l'impact tarifaire accepté par la Régie et dont cette dernière s'est déclarée satisfaite à plusieurs reprises. La Régie a déjà statué qu'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement du Transporteur ne constituait pas un forum valable afin de revoir les méthodologies utilisées par le Transporteur qui, dans le présent

[7] Plus spécifiquement, le Transporteur mentionne que dans le calcul de l'impact tarifaire, les coûts de l'amortissement sont déterminés selon la méthode de l'amortissement linéaire approuvée par la Régie, le financement selon le coût moyen pondéré du capital prospectif établi par la Régie, les taxes sur les services publics selon le taux imposé par le gouvernement et les revenus de facturation interne visant le Projet. Que ce soit au cours de la période d'application du MRI ou en coût de service le cas échéant, ces éléments de coûts concernent les actifs du Projet et ne découlent pas comme tels de la formule d'indexation du MRI. Ainsi, le Transporteur considère que la formule d'indexation du MRI ne devrait pas affecter la pratique usuelle de calcul de l'impact tarifaire d'un projet d'investissement.

dossier, découlent directement de ses pratiques antérieures présentées et acceptées par la Régie[8].

Par conséquent, le Transporteur estime que les calculs d'impact tarifaire sont complets et conformes au cadre réglementaire en vigueur.

Comme mentionné aux réponses aux questions 5.2 à 5.5, en fonction des caractéristiques actuelles du MRI du Transporteur, les charges non récurrentes, les charges récurrentes, les « taxes sur les services publics » et les « revenus de facturation interne » futurs du Projet feraient partie de l'ensemble des charges sous la formule d'indexation du MRI et seraient budgétés selon la méthode du coût de service aux années de recalibrage, dont l'année 2023. Ces éléments seront présentés dans les demandes tarifaires visées du Transporteur et recevront le traitement qui sera jugé approprié par la formation de régisseurs qui en sera alors saisie, selon le cadre réglementaire applicable.

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*

[8] D-2010-084, page 21 : *« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5º) et 73 de la Loi. ».*

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* »).

Réponse :

Comme indiqué à la réponse à la question 11.4 de la demande de renseignements nº 5 de la Régie[9], et contrairement au présent Projet, l'impact des gains d'efficience était un élément essentiel au soutien de ces deux projets. Les objectifs du projet Lecture à distance (« LAD »), par exemple, étaient non seulement d'assurer la pérennité du parc de compteurs du Distributeur, mais aussi de réaliser des gains d'efficience provenant de l'automatisation de la lecture des compteurs ainsi que de l'interruption et de la remise en service à distance[10].

Le Transporteur soutient que les « similitudes » entre le projet LAD et le présent Projet se limitent au fait que chacun comporte des composantes informatiques. Avec égards, cette seule caractéristique ne peut avoir l'effet de modifier les éléments de coûts à prendre en compte pour l'autorisation recherchée, portant sur les investissements du projet.

Comme indiqué à la référence (i), le Transporteur a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de sa demande d'autorisation portant sur les investissements de son Projet selon l'article 73 de la Loi et le Règlement, en continuité avec la pratique reconnue par la Régie et appliquée de manière constante par le Transporteur à l'égard des demandes d'autorisation de projets.

Quant à l'impact tarifaire présenté à l'appui du présent Projet[11], le Transporteur en réitère le bien-fondé. Il rappelle que l'impact tarifaire est présenté à titre indicatif, selon une méthode qui permet d'obtenir des résultats conformes à ce qui est présenté dans les demandes d'autorisation de projets d'investissement autorisés par la Régie[12]. Voir également la réponse à la question 5.6.

Il précise que, pour les investissements visant la catégorie « maintien des actifs », soit le cas de la présente demande ayant pour objet le remplacement d'actifs, la pratique du Transporteur, reconnue par la Régie, est de ne pas

[9] B-0074, HQT-8, Document 3, p. 43.
[10] Voir la décision D-2014-101, par. 37 et 62.
[11] B-0052, HQT-6, Document 1, p. 14 et B-0053, HQT-6, Document 1, annexe 1.
[12] B-0074, HQT-8, Document 3, réponse à la question 18.1.

considérer de coûts d'exploitation et d'entretien au-delà de ceux qui ont été considérés lors de l'investissement initial.

Ainsi, le Transporteur estime que sa demande d'autorisation, portant sur les investissements de son Projet, est complète et conforme au cadre réglementaire en vigueur.

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.

Réponse :

Le Transporteur précise d'abord que 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 »* réfère à la présentation de l'impact tarifaire (référence (ii), dernier paragraphe).

Il souligne le caractère particulier et unique du présent projet de remplacement, qui vise des actifs considérés comme critiques[13].

Dès lors, les similitudes ou l'absence de similitudes entre certaines caractéristiques du présent projet et celles des projets antérieurement autorisés n'influent pas sur la méthode d'établissement de l'impact tarifaire. En effet, la nature des projets, informatiques ou autres, n'influe pas sur les éléments présentés pour le calcul de l'impact tarifaire, qui sont liés à la catégorie d'investissement dans laquelle un projet s'inscrit et aux coûts des actifs pour le projet.

En ce qui a trait à l'établissement de l'impact tarifaire, voir aussi la réponse à la question 5.6.

[13] D-2019-042, par. 20 et 30.

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.

Réponse :

Le Transporteur réitère qu'il a besoin du GMS intégré dans la nouvelle plateforme[14], même s'il ne devait pas exploiter l'ensemble des centrales appartenant au Producteur et qu'à ce jour, aucun coût supplémentaire n'est prévu au Projet en lien avec l'exploitation des centrales qu'il effectue[15]. De plus, les fonctionnalités du GMS ne sont pas requises pour réaliser les services qu'il rend au Producteur dans l'exploitation de ses installations de production, alors que le GMS est indispensable pour permettre au Transporteur de remplir son rôle de responsable de l'équilibrage (« BA »). Il n'est donc pas justifié de facturer une partie des fonctionnalités du GMS au Producteur.

[14] B-0052, HQT-6, Document 1, p. 8. Voir aussi la réponse à la question 2.1.
[15] D-2019-042, par. 26. Voir également B-0039, HQTD-4, Document 1.1, réponse à la question 5.3.

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

Réponse :

Le Transporteur a calculé l'impact tarifaire en utilisant une durée de vie utile moyenne arrondie à 15 ans, représentative de la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet et qui permet d'obtenir des résultats conformes à ce qui est présenté dans les demandes d'autorisation de projets d'investissement autorisées par la Régie.

Le Transporteur comprend que la Régie demande de déposer l'impact tarifaire du Projet en fonction de la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées, laquelle est arrondie à 15 ans, comme indiqué en préambule, et ce, selon deux scénarios :

- **L'impact tarifaire pour le premier scénario, en incluant les charges non récurrentes, est présenté à la réponse à la question 5.1 ;**
- **L'impact tarifaire pour le second scénario, sans les charges non récurrentes, est présenté à la pièce B-0053, HQT-6, Document 1, annexe 1.**

Par ailleurs, advenant que la Régie souhaite obtenir cette information, le Transporteur mentionne que l'impact annuel moyen du Projet du Transporteur sur les revenus requis est de 18,4 M$ sur une période de 13 ans, au lieu de 17,2 M$ sur une période de 15 ans comme présenté à la pièce B-0052, HQT-6, Document 1, ce qui représente un écart peu significatif. Sur une période de 13 ans, l'impact à la marge demeure de l'ordre de 0,5 % par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2019.

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.

Réponse :

Il n'y a pas de norme technique spécifique applicable au Projet dans le contexte du raccordement de centrales photovoltaïques au réseau du Transporteur.

Le Projet prévoit reconduire tous les protocoles de communication existants et supportera ceux actuellement standardisés dans l'industrie en matière d'acquisition de données, peu importe le type de production.