

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À  
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)  
RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET  
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

---

**EFFICIENCE ET MODÈLE DE GESTION DES ACTIFS**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#), p. 16;
  - (ii) Pièce [B-0008](#), p. 25;
  - (iii) Pièce [B-0008](#), p. 24;
  - (iv) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0009](#), p. 50;
  - (v) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0009](#), p. 51.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur précise ce qui suit à propos des efforts en vue d'améliorer la planification du retrait des équipements sur le réseau de transport :

*« Dans la première phase de cette démarche, le Transporteur cible les postes du réseau de transport principal et ceux avec des interruptions planifiées ayant un impact sur les grands clients du Distributeur raccordés au réseau de transport. Il entend poursuivre cette initiative en 2019 et l'étendre à l'ensemble des postes du réseau de transport. »*

*Le Transporteur vise également à améliorer la planification annuelle de ses retraits afin d'augmenter le respect des retraits initialement planifiés. Les gains d'efficacité attendus sont une réduction de l'effort de révision de la planification des retraits, une réduction des déplacements additionnels occasionnés aux équipes terrains, et l'amélioration de la réalisation des travaux planifiés, permettant un meilleur contrôle du risque de fiabilité. »*

(ii) Le Transporteur commente la variation du coût d'intervention moyen en conditionnel de la façon suivante :

*« La figure suivante montre l'évolution des coûts directs à pied d'œuvre (main-d'œuvre, matériel et services) moyens par intervention dans les modèles de coûts pour l'appareillage électrique au MGA à la demande tarifaire 2018 et à la demande tarifaire 2019. À volume d'intervention égal et avec la même répartition entre les familles d'équipements, le coût d'intervention moyen en conditionnel augmente de 4,6 % et le coût d'intervention moyen en correctif croît de 1,9 %. »*  
[nous soulignons]

(iii) Le Transporteur indique que le processus de mise à jour du MGA comprend le volet suivant :

« Si requis, une mise à jour des arbres décisionnels est effectuée selon les ajustements aux normes, aux façons de faire et aux stratégies techniques convenues avec les ingénieurs et spécialistes du Transporteur.

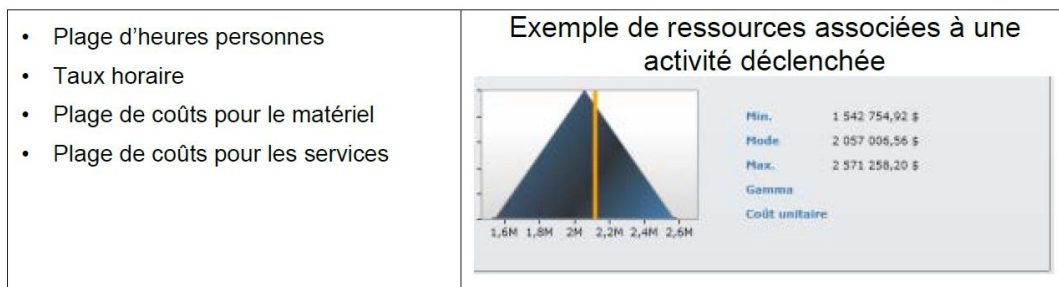
Plusieurs scénarios sont alors simulés en fonction des différents volets analysés. Les résultats sont alors présentés aux ingénieurs et spécialistes du Transporteur représentant les différentes spécialités d'équipements. Lors de ces rencontres d'arrimage, les résultats de simulation sont comparés à ceux des simulations des années précédentes et aux résultats réels pour comprendre les différents ajustements requis. Pour l'exercice de 2019, aucun ajustement n'entraînait des ajustements budgétaires ». [nous soulignons]

(iv) Le Transporteur documente les modèles et outils qui composent le MGA. Il décrit les « Modèles de ressources associées aux interventions » :

« Ces outils et modèles rassemblent les informations concernant les ressources requises pour chaque intervention, déduites des normes et procédures d'entretien, basées directement sur les coûts historiques ou provenant d'estimations paramétriques déduites de ces coûts historiques.

Le Transporteur a défini pour chaque activité par type d'actif, les modèles de ressources utilisées dans le simulateur :

**Figure 17**  
**Modèles de ressources**



(v) Le Transporteur décrit les arbres décisionnels en ces termes :

« Les équipes techniques du Transporteur ont reproduit avec les arbres de logique décisionnelle les stratégies, les normes et les orientations par famille d'actifs qui servent à déclencher une intervention dans le simulateur. Ces arbres reflètent les logiques décisionnelles du Transporteur tout en prenant en compte ses analyses coûts / bénéfiques, ses engagements et ses bonnes pratiques ». [nous soulignons]

**Demandes:**

- 1.1 En vous référant à (i), veuillez décrire, s'il y a lieu, les mises à jour apportées aux arbres décisionnels pour l'exercice budgétaire 2019. Autrement, veuillez, en vous référant à (iii) et (iv), justifier l'absence de mises à jour.
- 1.2 En vous référant à (ii) et à (iv), veuillez indiquer si la mise à jour des données afférentes aux modèles de coûts pour l'appareillage électrique a été intégrée dans le MGA. Si cette mise à jour n'a pas été intégrée, veuillez justifier.
- 1.3 En vous référant à (iii) et à la sous-question précédente, veuillez justifier pourquoi la mise à jour des données afférentes aux modèles de coûts pour l'appareillage électrique n'entraîne pas un ajustement budgétaire dans le MGA.
- 1.4 Outre, celles visées par les sous-questions précédentes, veuillez expliquer, s'il y a lieu, les mises à jour apportées aux modèles de ressources associées aux interventions, aux arbres décisionnels ou aux autres modèles et outils qui composent le MGA pour l'exercice budgétaire 2019.
- 1.5 En vous référant à la sous-question précédente, veuillez indiquer l'impact de chacune des mises à jour sur les résultats des simulations.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0008](#), p. 25;
  - (ii) Pièce [B-0008](#), p. 26;
  - (iii) Pièce [B-0019](#), p. 13;
  - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), réponse 6.2.

(i) « *Les heures de main-d'œuvre requise en maintenance conditionnelle et corrective ont été mises à jour à partir des données extraites des ordres de travail du Transporteur (entre 2014 et 2017). Le nombre moyen d'heures par intervention est calculé à partir d'une loi de probabilité (triangulaire) ajustée à partir des données réelles, et ce pour chaque type de maintenance (conditionnelle et corrective) et pour chaque regroupement homogène d'appareils.*

*La probabilité que l'intervention de maintenance requière du matériel et/ou des services externes est estimée à partir de la proportion des ordres de travail ayant des coûts de matériel et/ou des services externes non nuls.*

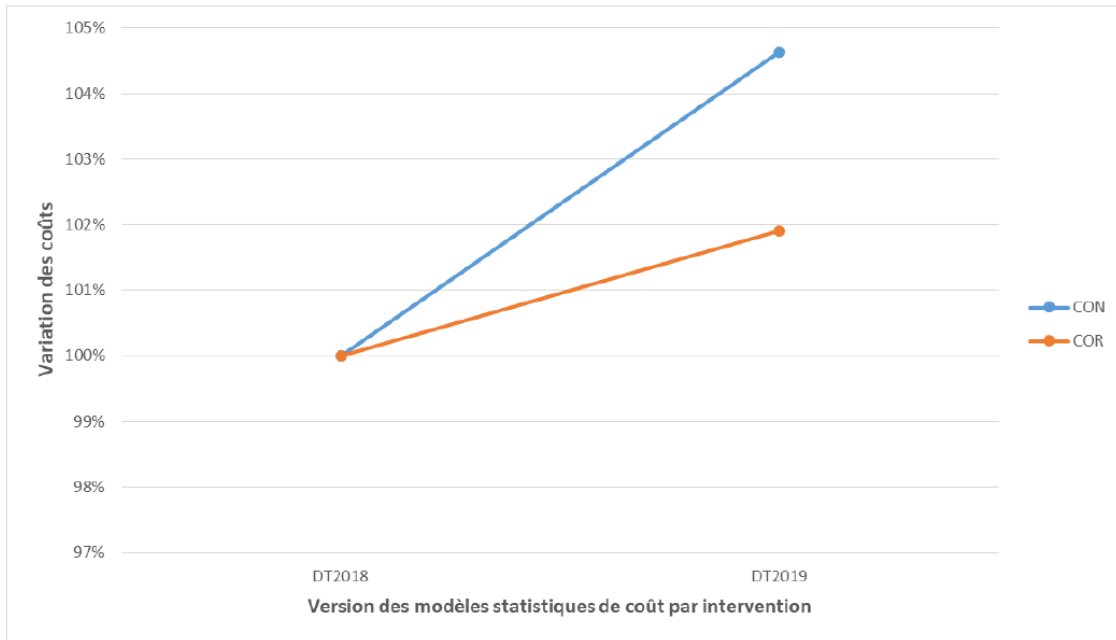
[...]

*La figure suivante montre l'évolution des coûts directs à pied d'œuvre (main-d'œuvre, matériel et services) moyens par intervention dans les modèles de coûts pour l'appareillage électrique au MGA à la demande tarifaire 2018 et à la demande tarifaire 2019. À volume d'intervention égal et avec la même répartition entre les familles d'équipements, le coût d'intervention moyen en*

*conditionnel augmente de 4,6 % et le coût d'intervention moyen en correctif croît de 1,9 %.* »  
[nous soulignons]

(ii) La figure 8 illustre l'évolution du coût moyen par intervention pour les modèles de l'appareillage électrique à la demande tarifaire 2018 et à la demande tarifaire 2019.

**Figure 8**  
**Évolution du coût moyen par intervention pour les modèles de l'appareillage électrique**



(iii) Le tableau 3 se rapporte aux heures de maintenance et au nombre d'équipements. Il indique aussi les trois types de maintenance :

- « Maintenance systématique »;
- « Maintenance conditionnelle et Programme de rappel »;
- « Maintenance corrective ».

**Demandes:**

- 2.1 Veuillez justifier l'absence d'analyses statistiques liées à la « Maintenance systématique ».
- 2.2 Veuillez déposer les résultats des analyses statistiques liées à la « Maintenance systématique ».
- 2.3 En vous référant à (i), veuillez confirmer qu'il existe un modèle de coûts pour chaque regroupement homogène d'appareils. Le cas échéant, veuillez fournir pour chacun de ces

regroupements, ventilés pour chacun des types de maintenance et pour les demandes tarifaires 2018 et 2019 les renseignements suivants :

- Minimum de la loi triangulaire;
- Maximum de la loi triangulaire;
- Mode de la loi triangulaire.

2.4 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit d'autres développements en lien avec ces analyses statistiques. Veuillez commenter.

- 3. Références :**
- (i) Dossier R-4012-2017, pièce [A-0038](#), p. 25;
  - (ii) Pièce [B-0019](#), p. 13 et 14;
  - (iii) Pièce [B-0008](#), p. 21, figure 6.

**Préambule :**

- (i) Dans sa décision D-2018-021, la Régie indique ce qui suit :

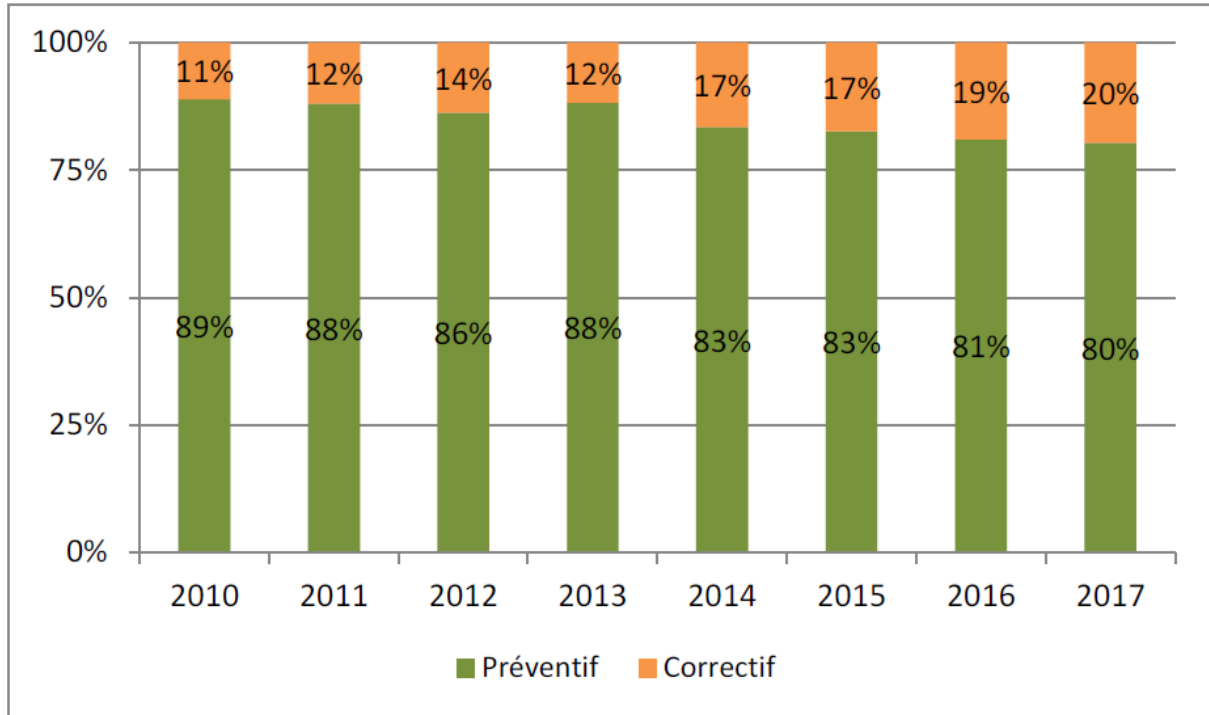
*« [167] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un rapport, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de l'évolution de la situation relative à la maintenance du réseau, en précisant dans quelle mesure le montant accordé par la Régie lui aura permis de maintenir la stabilité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

- (ii) Le Transporteur compare l'année historique 2017 à l'année historique 2016. Il compare aussi l'année de base 2018 à l'année l'historique 2017. Il dresse le constat suivant :

Année historique 2017 versus année historique 2016	Année de base 2018 versus historique 2017
<p><i>L'année 2017 a été caractérisée par un rehaussement des activités de maintenance rendu possible en raison du montant autorisé en lien avec la mise à niveau de la maintenance. En dépit de la hausse significative de la maintenance corrective auquel le Transporteur a fait face, les montants autorisés en 2017 lui ont permis :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• d'augmenter de plus de 30 % le nombre d'équipements inspectés en maintenance systématique;</i></li> <li><i>• d'effectuer des travaux de maintenance conditionnelle plus complexes ayant généré une hausse de plus de 43 % des heures par équipement.</i></li> </ul>	<p><i>Pour l'année de base 2018, le Transporteur prévoit un nombre d'heures totales de maintenance comparable à 2017. Cependant, l'année de base se distingue par :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Plus de 188 000 heures en maintenance corrective, soit une hausse de plus de 4 % par rapport à l'année historique 2017. Le Transporteur note que la proportion des heures de maintenance corrective ne cesse d'augmenter pour se situer à plus de 20 % de l'ensemble des heures de maintenance.</i></li> <li><i>• Une réduction de 4 % des heures de maintenance conditionnelle pour absorber la pression à la hausse sur la maintenance corrective, alors que la nature des interventions est plus complexe et consomme plus d'heures, laissant présager au Transporteur une réduction du volume d'interventions en termes d'équipements par rapport à 2017</i></li> </ul>

(iii) La figure 6 illustre la proportion des ressources dédiées à la maintenance corrective. En 2017, cette proportion représentait 20 % de la maintenance totale, comparativement à 19 % en 2016.

**Figure 6**  
**Tendance de la maintenance préventive et corrective**



**Demandes :**

- 3.1 Veuillez expliquer comment le montant accordé par la Régie a permis au Transporteur de maintenir la stabilité et la fiabilité du réseau. Veuillez appuyer votre réponse à l'aide de données permettant d'établir un lien entre ce montant et le maintien de la stabilité et la fiabilité du réseau.
- 3.2 En vous référant à (ii) et (iii), veuillez déposer une prévision de la maintenance corrective pour les dix prochaines années (2018 à 2027). Veuillez justifier cette prévision, notamment en y exposant les principales hypothèses utilisées pour l'établir.
- 3.3 Veuillez identifier et commenter les risques que le Transporteur ne puisse pas passer d'un mode réactif à un mode préventif avec la mise à niveau récurrente des budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$.

4. **Référence :** Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), réponse 11.1.

**Préambule :**

« *Le Transporteur constate un retard en maintenance préventive pour les disjoncteurs et les autres familles d'actifs à la fin de l'année 2016 par rapport à la stratégie retenue.*

*Ce retard réel constaté sur le terrain est utilisé comme intrant au MGA en tant que valeur initiale pour la première année de la simulation. Voir la variable %Rsim dans le tableau R10.2* ». [nous soulignons]

**Demandes :**

- 4.1 Veuillez, à l'aide de données chiffrées, pour chacune des familles d'actifs, préciser l'ampleur de l'état du retard en maintenance préventive constaté à la fin de l'année 2017 comparativement à la fin de l'année 2016.
- 4.2 Pour chacune des familles d'actifs, veuillez déposer une mise à jour de la prévision chiffrée du retard en maintenance pour les dix prochaines années (2018 à 2027). Veuillez commenter cette prévision.
- 4.3 Veuillez expliquer les impacts de la mise à jour du retard en maintenance sur les résultats du MGA pour l'exercice 2019 comparativement à ceux pour l'exercice 2018.

### INDISPONIBILITÉS FORCÉES

5. **Références :**
- (i) Pièce [B-0009](#), Tableau 16, p. 23;
  - (ii) Pièce [B-0009](#), Tableau 17, p. 27.

**Préambule :**

- (i) Le tableau présente les objectifs corporatifs et les résultats atteints par le Transporteur pour l'année 2017 incluant l'objectif « limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau ». Il révèle que le Transporteur n'a pas atteint la cible pour cet objectif.
- (ii) Le tableau présente les objectifs corporatifs du Transporteur pour l'année 2018. L'objectif « limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau » ne figure plus sur cette liste.

**Demandes :**

- 5.1 Veuillez expliquer la signification des valeurs en police rouge à la ligne « limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau » à la référence (i).



5.2 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a décidé d'enlever cet objectif de la liste des objectifs corporatifs pour l'année 2018 rapportés à la référence (ii).

### SEUIL DE MATÉRIALITÉ

- 6. Références :**
- (i) Décision [D-2018-001](#), R-3897-2014, phase 1, p. 56;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 13;
  - (iii) Décision [D-2018-067](#), R-4011-2017, p. 54 et 55.

**Préambule :**

(i) « [223] *La Régie propose qu'un seuil de 2,5 M\$, basé sur le seuil précédemment établi pour les budgets spécifiques soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en Facteur Y. La Régie réserve sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité lors de la phase 3* ». [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur estime approprié le critère de seuil de matérialité de 2,5 M\$ proposé par la Régie.

(iii) « [223] [...], *la Régie ne retient pas l'argument du Distributeur à l'effet que pour les exclusions, ce n'est pas tant la notion de risque d'affaires qui intervient que celle du biais introduit par l'impossibilité de les considérer adéquatement dans l'établissement des revenus requis.*

*[224] Selon la Régie, le risque d'affaires du Distributeur se traduit par le développement d'un écart entre le revenu requis projeté utilisé pour l'établissement des tarifs et les résultats réels.*

*[225] Dans sa décision D-2015-150, la Régie a jugé qu'en deçà de 40 points de base, ou 15 M\$, le Distributeur était rémunéré pour ce risque à même le rendement qu'il reçoit.*

*[226] La nature du risque d'affaires importe peu. La Régie est d'avis que le seuil de matérialité devrait être identique, tant pour les exclusions que pour les exogènes.*

*[227] En conséquence, la Régie fixe le seuil de matérialité à 15 M\$ pour traiter un élément de coût en Facteur Y ».*

**Demandes :**

6.1 Veuillez commenter sur la pertinence d'établir un seuil de matérialité sur la même base que celui du Distributeur, soit sur la base du risque d'affaires du Transporteur (référence iii).

6.2 Veuillez élaborer sur la détermination d'un seuil de matérialité qui serait cohérent avec le risque d'affaires du Transporteur.

## TAXES

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 15;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), Tableau 4, p. 15;
  - (iii) Décision [D-2018-067](#), R-4011-2017, Tableau 5, p. 110;
  - (iv) Décision [D-2018-001](#), R-3897-2014, phase 1, p. 80.

**Préambule :**

(i) « À partir de ces constats, et par cohérence avec la décision de la Régie de maintenir les dépenses en capital hors de l'application de la Formule d'indexation, le Transporteur est d'avis que les taxes ne peuvent s'inscrire dans une Formule d'indexation qui ne refléterait pas les fluctuations de la valeur des actifs ». [nous soulignons]

(ii) Le Tableau « Évolution des taxes réelles 2011-2017 » révèle que l'écart moyen des taxes pour la période de 2012 à 2017 était de 2,0 M\$.

(iii) Le tableau « Sommaire des caractéristiques du MRI de première génération » indique que les taxes du Distributeur sont incluses dans la Formule d'indexation.

(iv) « [341] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de la phase 3, de fournir une preuve sur la variabilité de la rubrique « Taxes », qu'elle appréciera en fonction du seuil de matérialité qui sera déterminé. La Régie réserve ainsi sa décision sur l'inclusion de la rubrique « Taxes » dans la Formule d'indexation pour la phase 3 du dossier ».

**Demandes :**

7.1 Considérant que les taxes sont incluses dans la Formule d'indexation du Distributeur comme l'indique la référence (iii), veuillez commenter et justifier pourquoi un traitement différent devrait s'appliquer au Transporteur.

7.2 À la référence (iv), la Régie soumet qu'elle appréciera la variabilité de la rubrique « Taxes » en fonction du seuil de matérialité. D'après la référence (ii), la variabilité moyenne est de 2,0 M\$ pour la période 2012-2017. Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur demande d'exclure les taxes de la Formule d'indexation, considérant que la variabilité des taxes pour la période mentionnée est inférieure au seuil de matérialité de 2,5 M\$.

## FACTEUR Z

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 18;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 19;
  - (iii) Décision [D-2018-001](#), R-3897-2014, phase 1, p. 53.

### **Préambule :**

(i) Le Transporteur soumet que les coûts ponctuels des travaux relatifs à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité des différentes versions des normes de protection des infrastructures critiques (« CIP ») de la North American Electric Reliability Corporation (« NERC ») doivent être traités en exogènes.

(ii) *« Bien que les coûts des travaux relatifs à la conformité des normes CIP qui étaient liés à l'ajustement « A » proposé en phase 1 par le Transporteur aient été rejetés par la Régie pour les motifs susmentionnés, le Transporteur juge que les coûts liés aux normes CIP qu'il propose maintenant de traiter en exogène se distinguent des ajustements qu'il avait proposés dans cette phase considérant qu'ils comprennent seulement la partie spécifique (non récurrente) de ceux faisant partie de l'ajustement « A » et pour lesquels le Transporteur exerce peu de contrôle tant en termes de montants qu'en terme d'échéanciers de réalisation imposés et qui ne font pas partie de son processus normal de planification ».*

(iii) *« [205] La Régie retient l'affirmation du Transporteur quant au fait que ses systèmes actuels ne lui permettent pas d'effectuer une comptabilité par activité. Il en résulte qu'il ne distingue pas les coûts de maintenance associés au MGA des autres coûts de maintenance ou des autres CNE [charges nettes d'exploitation]. Ainsi, il n'est pas en mesure de fournir l'information nécessaire pour effectuer le suivi des coûts associés au MGA, ni de distinguer les coûts liés à l'Ajustement P de ceux liés aux CNE. Cette situation est la même pour l'Ajustement A ».*

### **Demande :**

8.1 Relativement à la situation mentionnée à la référence (iii), veuillez indiquer si le Transporteur est maintenant en mesure d'effectuer une comptabilité par activité et élaborer. Veuillez notamment préciser comment les systèmes actuels du Transporteur lui permettent de distinguer les coûts spécifiques liés aux normes CIP de ses charges nettes d'exploitation.

## INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LIAISON AU MTÉR

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 30;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), tableau B-1.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur précise ce qui suit à propos des modalités de liaison des indicateurs de performance au MTÉR :

*« Le seuil de -1 indique une déviation moyenne des indicateurs composant l'IMQ d'un écart-type par rapport à leur cible. Une déviation moyenne inférieure à ce seuil (IMQ se situant entre -1 et 0) appartient à la zone de performance acceptable à l'intérieur de laquelle le Transporteur considère que la qualité du service est confirmée.*

*Le recours à une telle zone s'explique tout d'abord par le fait que la moyenne sur cinq ans constitue avant tout une balise servant à situer la qualité du service en cours de MRI, par rapport à l'historique récent. À ce titre, elle ne constitue pas un seuil strict à partir duquel il y aurait amélioration ou détérioration de la qualité du service. Comme indiqué dans la présente analyse, la moyenne est une synthèse des résultats de chaque indicateur pour les cinq années précédant l'implantation du MRI. » [note de bas de page supprimée]*

- (ii) Le tableau B-1 contient les données relatives aux six indicateurs. Le Transporteur présente notamment les valeurs observées entre 2013 et 2017, les cibles proposées et une illustration du calcul de l'IMQ en prenant les résultats des indicateurs en 2017.

**Demandes:**

- 9.1 Veuillez confirmer que lorsque les indicateurs se situent dans la fourchette des valeurs observées entre 2013 et 2017 et des valeurs projetées dans le cas de l'indicateur « Indisponibilités forcées (IF) », l'IMQ est supérieur à -1.
- 9.2 Veuillez déposer, selon le format de la référence (ii), la valeur de l'IMQ lorsque les indicateurs correspondent à leur meilleur résultat observé entre 2013 et 2017 ou projeté dans le cas de l'indicateur « Indisponibilités forcées (IF) ».
- 9.3 Veuillez déposer, selon le format de la référence (ii), la valeur de l'IMQ lorsque les indicateurs correspondent à leur pire résultat observé entre 2013 et 2017 ou projeté dans le cas de l'indicateur « Indisponibilités forcées (IF) ».
- 9.4 Veuillez déposer, selon le format de la référence (ii), la valeur des indicateurs qui donne lieu à un IMQ de -2. Puisqu'il existe une infinité de possibilités, veuillez considérer la

valeur des indicateurs de la sous-question précédente et veuillez leur appliquer une variation uniforme de telle sorte que l'IMQ se chiffre à -2.

## FACTEUR X

- 10. Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), Tableau 6, p. 18;
  - (ii) Pièce [B-0013](#), p. 18;
  - (iii) Pièce [B-0013](#), p. 18;
  - (iv) Décision [D-2018-067](#), p. 43 et 44.

### Préambule :

(i) Le Tableau révèle que le facteur X implicite du Transporteur était de 0,57 % pour la période de 2009 à 2017 et de -0,64 % pour la période de 2013 à 2017. Le tableau montre aussi que le facteur X implicite le plus bas (-5,25 %) a été observé en 2017, soit la dernière année où les données sont disponibles.

(ii) Concentric soumet que la productivité reliée aux dépenses d'exploitation du Transporteur a baissé parce que les coûts ont augmenté plus vite que l'inflation.

(iii) « *There are a number of factors involved in the estimation of productivity trends, involving both the data used, methods used to determine the trend, and the time-period analyzed. In the development of industry trends of productivity, it is important to consider multiple-year periods due to the considerable annual fluctuation in results from one year to the next. This is seen both in the HQT and Australian results. In the case of HQT, it is appropriate to consider 2012 as a base year for these purposes. The Régie previously made that determination when considering HQT's efficiency gains* ».

(iv) La Régie commente sur la possibilité qu'un facteur de productivité soit négatif et note qu'elle ne peut souscrire à la proposition du Distributeur de fixer une valeur négative au Facteur X.

### Demandes :

10.1 Veuillez déposer les calculs permettant d'établir le facteur X implicite dans le Tableau 6.

10.2 Veuillez élaborer sur les raisons de la baisse de la productivité reliée aux dépenses d'exploitation pendant les cinq dernières années et plus spécifiquement en 2017. Dans votre réponse, veuillez spécifier quels types de coûts ont augmenté plus vite que l'inflation et pourquoi.

- 10.3 Veuillez indiquer, selon vos prévisions, si les coûts reliés aux dépenses d'exploitation continueront d'augmenter plus vite que l'inflation pendant les quatre prochaines années. Veuillez élaborer.
- 10.4 Veuillez indiquer si Concentric a d'autres motifs que la décision D-2014-035 pour déterminer un facteur de productivité sur une période de 5 ans plutôt que 10 ans. Veuillez élaborer.
- 10.5 La Régie demande à Concentric de commenter les paragraphes 154 à 158 de la décision D-2018-067 quant à l'établissement d'un Facteur X négatif dans la formule d'indexation.

### CLAUSE DE SORTIE

**11. Référence :** Pièce [B-0013](#), p. 30.

**Préambule :**

La firme Concentric compare le critère de sortie avant et après application du mécanisme de partage des écarts de rendement (MTÉR) du Transporteur. En conclusion de cette analyse, elle indique ce qui suit :

*« As illustrated in Table 11, the exit clause is triggered when pre-sharing earnings reach 500 basis points on the upside and 150 basis points on the downside. However, the triggers are identical at  $\pm 150$  basis points when the comparison is based on post-sharing earnings, the relevant measure when considering the off-ramp's purpose. An examination of HQT's actual earnings over the past 11 years indicates that these thresholds would not have been reached, suggesting that the triggers are realistic ». [nous soulignons]*

**Demandes:**

- 11.1 Veuillez expliquer les calculs qui ont été effectués sur les données du bénéfice des onze dernières années du Transporteur.
- 11.2 Veuillez déposer un tableau montrant ces calculs pour chacune des onze dernières années

## FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL

- 12. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 33;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 35;
  - (iii) Pièce [B-0012](#), p. 39;
  - (iv) Pièce [B-0012](#), Tableau C-1, p. 51;
  - (v) Pièce [B-0012](#), Tableau C-2, p. 53 et 55.

### Préambule :

(i) « *Tel que mentionné préalablement, la Régie définit, dans la décision sur la phase 1 du MRI du Transporteur, les dépenses en capital de ce dernier comme étant la somme du rendement sur sa base de tarification et son amortissement. Le Transporteur souhaite élargir la portée de ce que doit comprendre cette définition pour les fins de la formule paramétrique, en ajoutant le montant des taxes ainsi que les coûts liés aux prestations de travail aux investissements* ».

(ii) « **Paramètre XK**

*Le paramètre d'efficacité XK, quant à lui, a été construit par le Transporteur selon la méthode Kahn à partir de ses données réelles de dépenses en capital, y incluant les taxes et les prestations de travail aux investissements pour avoir un portrait global des coûts liés aux actifs, sur la période de 5 ans allant de 2013 à 2017. Le paramètre XK inféré de ces données est de 0,2 % et est présenté à l'Annexe C au tableau C-1. Le Transporteur a donc utilisé ce paramètre pour simuler le comportement des dépenses en capital à l'Annexe C* ».

(iii) « *Sur la base des résultats instables liés à la simulation rétrospective de la formule qui ont été présentés dans les exemples précédents, et qui demeureraient tout autant instables même si la Régie refusait l'élargissement de la définition des dépenses en capital, ainsi que sur la base de ces constats de la Régie, le Transporteur lui demande de prendre acte des nombreuses limitations de la formule paramétrique proposée et qui sont intrinsèques à la nature capitalistique de ses activités et juge que la détermination des dépenses en capital basée sur le coût de service demeure encore la meilleure façon de présenter l'évolution des investissements dans ses revenus requis* ». [nous soulignons]

(iv) Le Transporteur présente le calcul du facteur X de la formule paramétrique en tenant notamment compte des taxes et des coûts capitalisés (prestation de travail aux investissements).

(v) Le Transporteur présente des simulations rétrospectives de la formule paramétrique en tenant notamment compte des taxes et des prestations de travail aux investissements.

**Demandes :**

- 12.1 Veuillez fournir le calcul du facteur X de la formule paramétrique sans tenir compte des taxes et des coûts capitalisés (prestations de travail aux investissements).
- 12.2 Veuillez fournir une simulation rétrospective de la formule paramétrique sans tenir compte des taxes et des coûts capitalisés (prestations de travail aux investissements) et tenant compte du facteur X obtenu en réponse à la question précédente.

- 13. Références :** (i) Pièce [B-0012](#), p. 34 et 35;  
(ii) Dossier R-4016-2017, pièce [B-0004](#), p. 14 à 16.

**Préambule :**

- (i) « *Paramètre Ik* »

*Le paramètre d'inflation IK proposé par le Transporteur est une légère variante du Facteur I décidé par la Régie dans la décision D-2018-001 et D-2018-067 afin de refléter plus justement la réalité du Transporteur face aux coûts de réalisation et de construction de ses projets d'investissement.*

*Le paramètre d'inflation IK a les caractéristiques suivantes :*

- *croissance de la masse salariale dérivée à partir des données réelles de l'EERH pour l'ensemble des industries au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 14-10-0203-01, correspondante à la moyenne mobile simple des variations annuelles des trois dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, de la rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée et excluant les heures supplémentaires;*
- *croissance des coûts d'équipements et du matériel dérivée à partir des données réelles de l'indice moyen d'ensemble de l'IPC au Québec, produites par Statistique Canada et disponibles au tableau 18-10-0004-01, correspondante à la variation annuelle de l'IPC, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée;*
- *pondération fixe, pour la durée du MRI, des poids relatifs des deux catégories de dépenses, en fonction de leur répartition moyenne (pour les projets de construction de lignes et de postes), respectivement de 45,2 % pour les coûts de main-d'œuvre et de 54,8 % pour les coûts d'équipements et de matériel.*



**Tableau 9**  
**Tableau des investissements réels par type d'actifs (M\$)**

Investissements		Réel 2013	Réel 2014	Réel 2015	Réel 2016	Réel 2017	
Lignes		508,7	464,2	481,7	474,0	620,2	
Postes		1 294,9	1 062,9	1 028,5	1 165,7	1 219,2	
<b>Total lignes et postes</b>		<b>1 803,7</b>	<b>1 527,1</b>	<b>1 510,3</b>	<b>1 639,7</b>	<b>1 839,4</b>	
Autres		147,8	167,2	155,7	126,9	152,6	
<b>Total investissements</b>		<b>1 951,5</b>	<b>1 694,3</b>	<b>1 666,0</b>	<b>1 766,6</b>	<b>1 991,9</b>	
Portion investissements lignes	Moyenne =	31%	28%	30%	32%	29%	34%
Portion investissements postes	Moyenne =	69%	72%	70%	68%	71%	66%
<b>Total lignes et postes</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

*Le tableau 9 présente les données d'investissements réalisés par type d'actifs au cours de la période 2013-2017 sur le réseau du Transporteur. La proportion moyenne sur la période est de 31 % pour les lignes et 69 % pour les postes. À partir des données de coûts de main-d'œuvre et d'équipements et de matériel provenant de la division Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés, les proportions de coûts en main-d'œuvre et en équipements et matériel s'établissent respectivement, en moyenne, à 48 % et à 52 % pour les projets de construction de lignes, alors que pour les projets de construction de postes ces proportions s'établissent en moyenne à 44 % et à 56 %, respectivement. Le poids relatif pour les coûts de main-d'œuvre est calculé selon une moyenne pondérée ». [notes de bas de page omises]*

(ii) À titre d'exemple, la Régie reprend ci-dessous un extrait fourni dans le cadre d'un récent projet d'investissement :

« Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés au tableau 4.

**Tableau 4**  
**Taux d'inflation spécifiques**

Produit	2017	2018	2019	2020
Lignes	3,8 %	1,3 %	1,9 %	2,4%
Postes	0,7 %	1,6 %	1,6 %	1,7%
Télécommunications	0,2 %	1,6%	1,9%	1,8%

*Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés (« HQIÉSP ») en date du 4 avril 2017.*

*Conformément à la demande de la Régie dans sa décision D-2012-1615 quant à la justification des taux d'inflation utilisés pour évaluer les coûts de travaux des divers projets d'investissement qui lui sont soumis pour approbation, le Transporteur fournit ci-après les informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés à ces fins.*

*Le Transporteur tient d'abord à rappeler que la variation des taux d'inflation est liée aux prévisions de l'évolution de la valeur des indices composant ces taux d'inflation.*

*Les taux d'inflation sont établis d'après des modèles types des projets de postes, lignes et télécommunications du Transporteur. Dans chaque modèle, une liste des principales composantes est établie et un poids exprimé en pourcentage leur est attribué. Pour chaque composante, un indice a été appliqué. Les modèles sont mis à jour périodiquement en fonction de l'évolution des prix reliés aux éléments des projets. Les taux d'inflation produits à partir de ces modèles sont mis à jour annuellement.*

*La liste des principales composantes pour la rubrique « Postes » est présentée ci-après :*

- *Coût de main-d'œuvre :*
  - *ingénierie interne et externe;*
  - *gestion de projet et de chantier.*
- *Coûts reliés à la construction :*
  - *main-d'œuvre de construction;*
  - *équipement et matériaux de construction.*
- *Approvisionnement :*
  - *transformateurs et inductances;*
  - *appareillage de sectionnement et de mesure;*
  - *armoires de branchement, charpentes, supports, câbles, jeux de barres, etc.*

*La liste des principales composantes pour la rubrique « Lignes » est présentée ci-après :*

- *Coût de main-d'œuvre :*
  - *ingénierie interne et externe;*
  - *gestion de projet et de chantier.*
- *Coûts reliés à la construction :*

- *main-d'œuvre de construction;*
- *équipement et matériaux de construction.*
- *Approvisionnement :*
  - *coût d'acquisition de l'acier de pylônes et de fondations;*
  - *coût d'acquisition de la quincaillerie et des isolateurs;*
  - *coût d'acquisition des conducteurs et du câble de garde à fibres optiques ».*

**Demandes :**

- 13.1 Veuillez préciser si la source des données entrant dans les calculs des taux d'inflation fournis dans le cadre des projets d'investissement, autres que les pondérations utilisées dans le cadre des projets d'investissement, est de sources externes. Le cas échéant, veuillez préciser leur provenance.
- 13.2 Veuillez commenter la possibilité d'utiliser, aux fins du calcul du facteur IK de la formule paramétrique, les prévisions d'Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés, tel que cité dans l'exemple de la référence (ii). Le facteur IK serait ainsi pondéré selon les ratios du tableau 9 de la référence (i), potentiellement ajusté pour tenir compte de la rubrique « Télécommunications ».
- 13.3 En vous basant sur les prévisions d'Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés de 2011, veuillez fournir le facteur IK qui résulterait de l'application de la méthodologie questionnée à la question précédente sur l'horizon 2012-2016.
- 13.4 Veuillez fournir une simulation de la formule paramétrique qui serait basée sur la méthodologie relative aux questions précédentes. Veuillez commenter les résultats.

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 35 et 36;
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 37 et 38.

**Préambule :**

(i) « **Paramètre CK**

*Le paramètre de croissance CK est calculé sur la base de la capacité installée réelle du réseau de transport observée dans les rapports annuels du Transporteur, contrairement au nombre de clients utilisé par les entités de FortisBC. Le choix de prendre la capacité installée du réseau comme mesure de la croissance des dépenses en capital du Transporteur est justifié considérant que cette mesure n'est pas influencée par les conditions économiques au Québec.*

*En effet, une fois que le réseau de transport est construit, le Transporteur doit en assumer les coûts peu importe son niveau d'utilisation qui, lui est tributaire de l'environnement économique dans lequel les clients évoluent. Ainsi, par exemple, pour l'année témoin 2014, on calcule la croissance de la capacité installée du réseau de l'année 2012 par rapport à celle de l'année 2011, à l'instar de ce que la Régie a décidé dans sa décision D-2018-001 afin d'utiliser les données de MES réelles pour le calcul du Facteur C ». [note de bas de page omise]*

(ii) « **12.6. Limitations de la formule proposée**

*Basé sur les analyses présentées ci-haut et sur la façon dont la formule proposée par les experts est construite, le Transporteur tient à mettre en évidence dans les paragraphes suivants d'autres limitations de la formule proposée.*

*Le paramètre de croissance CK ne considère que l'évolution des MES liées aux projets en croissance des besoins. Il ne considère pas l'évolution des MES liées aux projets en maintien des actifs. Bien que la catégorie d'investissements en maintien des actifs ait un impact important sur le niveau de la base de tarification, elle n'est aucunement reflétée dans le paramètre de croissance CK, malgré le fait que la base de tarification soit au cœur du calcul des revenus requis liés aux dépenses en capital. Le tableau 12 présente l'évolution des MES réelles et le tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1 présente l'évolution des MES prévisionnelles.*

[...]

*Les données présentées dans ces deux tableaux démontrent d'importantes variations annuelles autant pour les MES réelles que prévisionnelles. Malgré le fait que le paramètre CK proposé reflète la croissance relativement stable de la capacité du réseau de transport, le Transporteur n'est pas en mesure d'incorporer à ce paramètre un élément qui, tout en lui permettant de suivre l'évolution des coûts liés à la croissance du réseau, lui permettrait également de suivre l'évolution des MES liées au maintien des actifs. Le paramètre CK proposé ne permet malheureusement pas de suivre l'évolution de sa base de tarification, par conséquent, de ses revenus requis liés aux dépenses en capital ».*

**Demande :**

14.1 Veuillez préciser si le Transporteur ou Concentric ont essayé de développer un facteur en lien avec le maintien des actifs. Le cas échéant, veuillez élaborer sur les pistes envisagées et les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues.

## CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (CNE)

### BUDGETS SPÉCIFIQUES : NORMES CIP ET MALT

- 15. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 8, tableau 3;
  - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 17, annexe 1;
  - (iii) Pièce [B-0017](#), p. 15;
  - (iv) Décision [D-2018-021](#), p. 70.

#### **Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évolution des coûts liés à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité aux normes CIP de la NERC sur l'horizon 2017 à 2019. Le montant autorisé par la décision D-2018-035 s'élève à 16,0 M\$, tandis que celui prévu à l'année de base 2018 s'établit à 15,6 M\$.

(ii) Le Transporteur présente, à l'annexe 1, le détail des coûts des éléments exogènes. Le montant prévu à l'année de base 2018 pour les travaux d'inspection des MALT se chiffre à 5,5 M\$, un montant équivalent au montant autorisé par la décision D-2018-035.

(iii) *« Ainsi, pour l'année témoin 2019, le Transporteur demande un montant de 13 M\$, tel que présenté à l'annexe 1, afin de poursuivre son plan de redressement comprenant plus de :*

- 60 ingénieries;
- 100 travaux correctifs; et
- 100 validations de continuité de MALT ».

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

#### **Demandes :**

15.1 Veuillez confirmer que les budgets demandés à l'année témoin 2019 pour la conformité aux normes CIP et les travaux d'inspection des MALT (références (i) et (ii)) reflètent uniquement les coûts additionnels par rapport au niveau des activités de base existantes dans l'enveloppe globale des CNE (référence (iv)). Dans la négative, veuillez préciser comment le montant de l'année de base 2018 pour la conformité aux normes CIP et les travaux d'inspection des MALT a été établi.

15.2 Veuillez préciser le nombre d'ingénieries, travaux correctifs et validations de continuité de MALT effectués à l'année historique 2017 et prévus à l'année de base 2018.

### MASSE SALARIALE

- 16. Références :** (i) Pièce [B-0018](#), p. 12;  
 (ii) Décision [D-2018-021](#), p. 88.

**Préambule :**

(i) « *De plus, comme demandé par la Régie dans la décision D-2018-021, le tableau 5 fournit une analyse plus détaillée du recours au temps supplémentaire, par rapport au temps régulier et ce, par groupe d'emplois. Pour les années 2017 à 2019, plus de 98 % du temps supplémentaire est engendré par les groupes d'emplois en lien avec la force de travail opérationnelle, soit les métiers, les techniciens, les ingénieurs et les cadres de premier niveau qui doivent assurer une plus grande présence terrain. Le temps supplémentaire effectué représente en moyenne 11 % des salaires de base et permet au Transporteur de profiter d'une flexibilité opérationnelle afin de réaliser les travaux à l'extérieur du cycle journalier régulier, dans un contexte où les plages de retraits disponibles sont de plus en plus restreintes* ». [nous soulignons]

**Tableau 5**  
**Répartition du temps supplémentaire par groupe d'emplois (M\$)**

Groupes d'emplois	Année historique 2017			2018						Année témoin 2019		
	\$	% du total TS	% de salaire de base	D-2018-035 ajustée <sup>1</sup>			Année de base			\$	% du total TS	% de salaire de base
				\$	% du total TS	% de salaire de base	\$	% du total TS	% de salaire de base			
Métiers (incluant les répartiteurs)	26,6	76,2%	22,1%	26,4	76,7%	19,8%	26,1	73,3%	19,6%	26,1	72,1%	19,1%
Techniciens	5,1	14,6%	10,0%	5,9	17,2%	11,0%	5,8	16,3%	10,7%	6,2	17,1%	11,5%
Ingénieurs	1,1	3,2%	3,1%	1,1	3,2%	2,3%	1,1	3,1%	2,6%	1,1	3,0%	2,2%
Cadres	1,5	4,3%	4,5%	0,7	2,0%	1,9%	2,0	5,6%	5,2%	2,2	6,1%	5,3%
Autres	0,6	1,7%	1,5%	0,3	0,9%	0,9%	0,6	1,7%	1,5%	0,6	1,7%	1,7%
<b>Total</b>	<b>34,9</b>	<b>100%</b>	<b>13%</b>	<b>34,4</b>	<b>100%</b>	<b>11%</b>	<b>35,6</b>	<b>100%</b>	<b>11%</b>	<b>36,2</b>	<b>100%</b>	<b>11%</b>

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

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

**Demandes :**

- 16.1 Veuillez comparer le recours au temps supplémentaire avec un recours à des effectifs additionnels, notamment pour les employés du groupe d'emploi métiers.
- 16.2 Veuillez présenter l'impact, notamment sur l'effectif du Transporteur, la flexibilité opérationnelle et les différentes rubriques des revenus requis, de deux scénarios alternatifs où le niveau de temps supplémentaire augmenterait à 45 M\$ et diminuerait à 25 M\$.

- 17. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 7, tableau 3;
  - (ii) Pièce [B-0006](#), p. 3;
  - (iii) Pièce [B-0006](#), p. 4;
  - (iv) Décision [D-2017-021](#), p. 56 et 57.

**Préambule :**

- (i) Le tableau 3 montre l'évolution de l'effectif en ÉTC du Transporteur par groupes d'emplois sur la période 2017 à 2019. L'effectif total pour l'année historique 2017 s'élève à 3 128 ÉTC.
- (ii) Le Transporteur mentionne que les ajustements organisationnels apportés à l'automne 2017 résultent en un transfert de -28 ÉTC.
- (iii) « *Les données de l'année historique 2017, de l'année de base 2018 ainsi que de l'année témoin 2019 reflètent aussi ce transfert* ».
- (iv) Le tableau 7 présente l'évolution du nombre d'effectifs en ÉTC du Transporteur de 2014 à 2017. Le niveau d'effectifs total prévu en 2017 s'élève à 3 183 ÉTC.

*« [200] En audience, le Transporteur confirme être en mesure de combler l'ensemble des postes prévus pour 2017. Il fait valoir que, habituellement, lorsque de nouveaux postes permanents sont créés, des employés temporaires migrent vers les postes permanents. Il dispose également d'une liste de personnel à l'externe qu'il peut rappeler pour combler ses postes temporaires. Le Transporteur estime que son mécanisme de comblement de postes est déjà rodé ».*

**Demandes :**

- 17.1 Veuillez expliquer le retard dans le comblement des postes initialement prévus pour 2017.
- 17.2 Veuillez préciser si l'année historique 2017 reflète les impacts des ajustements organisationnels apportés à l'automne 2017 en totalité ou en partie.

## COÛTS CAPITALISÉS

- 18. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 5;
  - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 18;
  - (iii) Décision [D-2018-021](#), p. 72 et 73.

**Préambule :**

(i) « Pour l'année de base 2018, le Transporteur constate une hausse significative de la maintenance corrective créant un effet perturbateur sur la planification et l'organisation des travaux ».

(ii) Le Transporteur présente, au tableau 10, l'évolution des coûts capitalisés pour les années 2017 à 2019. Les prestations de travail aux investissements passent de 132,6 M\$ à 126,4 M\$ entre l'année historique 2017 et l'année témoin 2019.

Composantes	Année historique 2017	2018			Année témoin 2019
		D-2018-035	D-2018-035 ajusté <sup>1</sup>	Année de base	
<b>Activités de base</b>	(5,4)	(6,0)	(6,0)	(7,5)	(7,5)
Gestion de matériel	(5,4)	(6,0)	(6,0)	(7,5)	(7,5)
<b>Facteurs Y</b>	(147,3)	(160,8)	(160,4)	(148,7)	(146,1)
Coût de retraite <sup>2</sup>	(14,7)	(19,7)	(19,5)	(19,9)	(19,7)
Prestation de travail aux investissements	(132,6)	(141,1)	(140,9)	(128,8)	(126,4)
<b>Facteurs Z</b> (voir HQT-6, Document 2, Annexe 1)	0,8	(1,6)	(1,6)	(3,8)	(13,8)
<b>Coûts capitalisés</b>	(151,9)	(168,4)	(168,0)	(160,0)	(167,4)
<b>Ajustements organisationnels</b> (HQT-2, Document 1)		0,4			
<b>Coûts capitalisés ajustés</b>	(151,9)	(168,0)	(168,0)	(160,0)	(167,4)
<b>Facteur Y - Prestations de travail</b>					
Heures prestation de travail aux investissements en k	1 039	1 070	1 070	1 012	975
Taux horaire moyen (\$/heure)	128	132	132	127	130

<sup>1</sup> Incluant les reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

<sup>2</sup> L'évolution du coût de retraite est présentée à la pièce HQT-6, Document 1.1.

(iii) « [280] [Le Transporteur] présente les bénéfices associés à la réalisation des interventions préventives sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité :

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



[...]

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

**Demande :**

18.1 Veuillez justifier davantage la réduction de la réalisation des projets à l'année témoin 2019, considérant les effets bénéfiques associés à la réalisation de la maintenance conditionnelle prioritaire autorisée pour l'année témoin 2018.

**FACTURATION INTERNE**

- 19. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 19;
  - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 8, tableau 3;
  - (iii) Dossier R-3981-2016, phase 2, pièce [A-0069](#), p. 254;
  - (iv) Dossier R-3981-2016, phase 2, pièce [B-0161](#), p. 17.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente au tableau 11 le détail de la facturation interne émise en montrant distinctement les revenus provenant des activités de téléconduite, du bureau de conformité, d'exploitation des installations et de formation, tel que demandé par la Régie dans la décision D-2017-128.

(ii) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évolution des coûts liés à l'implantation, à l'application et au maintien de la conformité aux normes CIP de la NERC sur l'horizon 2017 à 2019.

(iii) *« Pour le moment, on est en ... on est ... quand on était enregistrés, là, en 2015, on était enregistrés comme GOP au niveau de la NERC, la demande d'audit rentre chez moi, là, va rentrer chez moi, et là, c'est nous qui coordonnions l'audit. Je pense que Monsieur Brassard a mentionné que si, par exemple, ils veulent aller voir des centres de téléconduite et autres, bien là, à ce moment-là, c'est pris sous la charge du Transporteur parce que c'est lui qui est responsable de faire cette responsabilité-là... cette activité-là, pardon ».*

(iv) Le Transporteur présente au tableau 6 les entités responsables de l'application des normes de fiabilité visant la fonction GOP, dans le cadre du régime obligatoire en vigueur au Québec. Le Transporteur est désigné comme entité responsable des normes CIP.

**Demande :**

19.1 Veuillez indiquer si certains coûts de conformité aux normes CIP (au tableau 3 de la référence (ii)), sont inclus dans les montants de la facturation interne (référence (i)).

19.1.1. Dans l'affirmative, veuillez préciser les montants et les bases de répartition des coûts de conformité aux normes CIP inclus dans la facturation interne.

19.1.2. Dans la négative, veuillez justifier.

**MAINTENANCE ADDITIONNELLE**

- 20. Références :**
- (i) Pièce [B-0019](#), p. 12 et 14;
  - (ii) Décision [D-2018-021](#), p. 82;
  - (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0018](#), p. 8.

**Préambule :**

- (i) « **4** *Nombre d'heures et d'interventions en maintenance*

*Le Transporteur planifie la réalisation de sa maintenance par étapes successives, en fonction d'un niveau de précision progressif :*

- *Dans un premier temps, le Transporteur définit des volumes en maintenance, englobant les équipements simulés et non-simulés, en fonction du risque ciblé par le Modèle de Gestion des Actifs ("MGA");*
- *S'ensuit l'identification par les experts des équipements prioritaires sur lesquels intervenir dans le respect des volumes et des lignes directrices définis par le MGA;*
- *En dernier lieu, le Transporteur élabore le plan opérationnel consolidé ("POC") à partir des équipements priorisés par les experts et les équipes terrains afin de répartir la maintenance à effectuer selon la capacité prévue de chaque équipe. Ce travail permet d'établir les éléments suivants :*
  - *l'ensemble des équipements et des heures planifiées correspondantes en maintenance systématique;*
  - *les équipements, les interventions ciblées et les heures en maintenance conditionnelle qui découlent de la maintenance systématique;*
  - *les heures additionnelles nécessaires en maintenance conditionnelle, sans association préalable d'équipements, afin que les équipes terrains puissent réaliser la maintenance conditionnelle prioritaire découverte en cours d'année;*
  - *les heures en maintenance corrective nécessaires, sans association préalable d'équipements, afin que les équipes terrains puissent corriger de façon prioritaire les bris d'équipements survenant en cours d'année.*

[...]

### 5 Taux de réalisation de la maintenance initialement planifiée

*Comme plus amplement expliqué à la section 4 de la présente pièce, seul l'ensemble des interventions et équipements visés par de la maintenance systématique, sont initialement planifiables.*

*À cet égard, le Transporteur fournit le taux de réalisation de la maintenance initialement planifiée pour l'année 2017 uniquement pour la maintenance systématique.*

[...] *Le Transporteur ne dispose pas de l'information comparable pour l'année 2016* ». [nous soulignons]

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

(iii) Le Transporteur présente au tableau 1 l'évolution des coûts de maintenance directs sur la période 2016 à 2018.

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

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

2. Excluant charge de retraite

**Demandes :**

- 20.1 Veuillez présenter le suivi demandé à la référence (ii), en fonction de la maintenance initialement planifiée dans le plan opérationnel consolidé (référence (i)), découlant des volumes en maintenance définis par le Transporteur (références (i) et (iii)).
- 20.2 Le cas échéant, veuillez expliquer les motifs pour lesquels l'information sur la maintenance planifiée ou réalisée n'est pas disponible pour l'année 2016.

- 21. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 17;
  - (ii) Pièce [B-0019](#), p. 7 et p. 8, tableau 1;
  - (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0018](#), p. 8;
  - (iv) Dossier R-9000-2017, pièce [B-0040](#), p. 9, tableau R2.2;
  - (v) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0092](#), p. 16.

**Préambule :**

(i) *« Le raffinement de l'information de gestion relative aux coûts de maintenance directs a permis de constater que certaines dépenses de personnel doivent être incluses dans l'évaluation faite des coûts de maintenance, alors qu'elles ont été prévues initialement sous la rubrique "Autres" des activités de base. Ce raffinement entraîne un reclassement aux années historique, de base et témoin ».*

(ii) *« La méthodologie utilisée pour établir l'information présentée dans cette pièce est la même que celle employée pour établir l'information de gestion présentée au dossier R-4012-2017 ».*

Le Transporteur présente, au tableau 1, l'évolution des coûts de maintenance directs sur la période 2017 à 2019. Le montant des autres charges brutes directes liées aux heures s'élève à 73 M\$ pour l'année historique 2017, tandis que les coûts totaux de maintenance se chiffrent à 354 M\$.

(iii) Le Transporteur présente, au tableau 1, l'évolution des coûts de maintenance directs sur la période 2016 à 2018. Le montant des autres charges brutes directes liées aux heures autorisé par la décision D-2017-049 s'établit à 87 M\$, tandis que les coûts de maintenance totalisent 341 M\$.

(iv) Le Transporteur présente au tableau R2.2 une comparaison détaillée entre les résultats réglementaires réels de l'année 2017, les revenus requis autorisés selon la décision D-2017-049 reclassée et les revenus requis autorisés selon la décision D-2017-049 reclassée et ajustée de l'impact de la décision D-2017-125. Les charges nettes d'exploitation sont reproduites ci-dessous. La variation entre le montant autorisé par la décision D-2017-049 reclassée et l'année historique 2017 au niveau de la masse salariale s'établit à 4,9 M\$, dont -1,7 M\$ est attribuable à la variation des avantages sociaux et 6,6 M\$ est attribuable aux autres rubriques de la masse salariale.

	D-2017-049	Ajustements organisationnels	D-2017-049 reclassée	Ajustements ASG 716	D-2017-049 reclassée et ajustée	Année historique	Historique vs D-2017-049 reclassée	Historique vs D-2017-049 reclassée et ajustée
	Sans ASG 716	Ajustements	Sans ASG 716	Ajustements	Avec ASG 716	Avec ASG 716		
<b>Charges nettes d'exploitation</b>	<b>750,0</b>		<b>750,0</b>	<b>62,3</b>	<b>802,3</b>	<b>807,4</b>	<b>67,4</b>	<b>6,1</b>
• <b>Charges brutes directes</b>	<b>560,3</b>	<b>(7,1)</b>	<b>553,2</b>	<b>43,5</b>	<b>596,7</b>	<b>584,8</b>	<b>31,6</b>	<b>(11,9)</b>
Masse salariale	308,2	(6,1)	302,1	43,5	435,6	440,5	48,4	4,9
Salaires de base	284,4	(4,4)	280,0		280,0	274,3	(5,7)	(5,7)
Temps supplémentaire	25,7		25,7		25,7	34,9	9,2	9,2
Primes et revenus divers	18,8	(0,4)	18,4		18,4	21,5	3,1	3,1
Régime de rémunération instable selon la performance	1,0	(0,2)	0,8		0,8	2,5	1,7	1,7
Autres	17,8	(0,2)	17,6		17,6	19,0	1,4	1,4
Avantages sociaux	66,3	(1,3)	65,0	43,5	111,5	109,8	41,8	(1,7)
Coût de retraite	13,6	(0,6)	13,1	53,3	66,4	66,4	55,3	3,0
Autres avantages sociaux	52,7	(0,8)	51,9	(9,8)	45,1	41,4	(13,8)	(3,7)
Autres charges directes	162,1	(1,0)	161,1		161,1	144,3	(16,8)	(16,8)
Dépenses de personnel et indemnités	13,1	(0,2)	12,9		12,9	14,6	1,7	1,7
Services externes	66,5	(0,6)	65,9		65,7	49,5	(16,2)	(16,2)
Stock, achats de biens, ressources financières, location et autres	80,5		80,5		80,5	80,2	(0,3)	(0,3)
• <b>Charges de services partagés</b>	<b>379,8</b>	<b>6,7</b>	<b>386,5</b>	<b>19,5</b>	<b>406,0</b>	<b>406,6</b>	<b>20,1</b>	<b>0,6</b>
Technologies de l'information et des communications	153,6	(0,6)	153,0		153,0	153,2	0,2	0,2
Centre de services partagés	97,8	(0,4)	97,4		97,4	91,9	(5,5)	(5,5)
Unités corporatives	71,0	7,7	78,7		78,7	82,2	3,5	3,5
Hydro-Québec Production	18,8		18,8		18,8	10,5	(8,3)	(8,3)
Hydro-Québec Distribution	12,2		12,2		12,2	12,8	0,6	0,6
Hydro-Québec Équipement	14,6		14,6		14,6	18,0	3,4	3,4
Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ)	12,5		12,5		12,5	14,0	1,5	1,5
Coût de retraite non réparti par produits	(0,7)		(0,7)	23,6	22,9	21,1	(1,8)	(1,8)
APRA non réparti par produits				(4,1)	(4,1)	(4,1)		
• <b>Coûts capitalisés</b>	<b>(149,0)</b>	<b>0,4</b>	<b>(148,6)</b>	<b>(10,7)</b>	<b>(159,3)</b>	<b>(151,9)</b>	<b>(3,3)</b>	<b>7,4</b>
Prestations de travail	(143,0)	0,4	(142,6)	(10,7)	(153,3)	(148,5)	(3,9)	6,8
Gestion de matériel	(6,0)		(6,0)		(6,0)	(5,4)	(0,6)	(0,6)
• <b>Facturation interne émise</b>	<b>(30,0)</b>		<b>(30,0)</b>		<b>(30,0)</b>	<b>(32,1)</b>	<b>(2,1)</b>	<b>(2,1)</b>
Services de téléconsulte	(16,7)		(16,7)		(16,7)	(18,7)	(2,0)	(2,0)
Bureau de conformité	(0,2)		(0,2)		(0,2)	(0,2)		
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés	(7,7)		(7,7)		(7,7)	(9,8)	(2,1)	(2,1)
Refacturation d'espaces	(5,4)		(5,4)		(5,4)	(5,4)		
• <b>Réduction non attribuée par rubrique (par. 252, D-2017-021)</b>	<b>(11,1)</b>		<b>(11,1)</b>		<b>(11,1)</b>		<b>11,1</b>	<b>11,1</b>

(v) « Le Transporteur prévoit ainsi un montant additionnel de 45 M\$ pour ses activités en maintenance dans sa demande tarifaire 2017, dont 3,9 M\$ pour couvrir le coût des 39 ÉTC additionnels requis (3,7 M\$ en masse salariale et 0,2 M\$ en dépenses de personnel et indemnités), 16 M\$ en services externes dont 3 M\$ pour les travaux accrus en maîtrise de la végétation et 25,1 M\$ en stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres principalement pour l'utilisation de matériel requis en maintenance conditionnelle ciblée ». [nous soulignons]

## Demandes :

- 21.1 Veuillez expliquer que les coûts de maintenance directs, s'élevant à 341 M\$ à la référence (iii) pour l'année autorisée 2017, augmentent à 354 M\$ à la référence (ii) pour l'année historique 2017, tandis que les autres charges brutes directes liées aux heures sont en baisse de 14 M\$ et que la masse salariale hors avantages sociaux est en hausse de seulement 6,6 M\$ entre les deux années à la référence (iv).
- 21.2 Veuillez détailler par composante (référence (ii)) les reclassements et, le cas échéant, les autres raffinements apportés à l'information de gestion relative aux coûts de maintenance directs (référence (i)).
- 21.3 Veuillez présenter les données et le calcul du taux horaire moyen de la contribution directe de main-d'œuvre pour l'année témoin 2019 (référence (ii)).



- 22. Références :**
- (i) Pièce [B-0019](#), p. 8, tableau 1;
  - (ii) Pièce [B-0019](#), p. 13, tableau 3;
  - (iii) Pièce [B-0017](#), p. 13 et 14;
  - (iv) Pièce [B-0017](#), p. 17, annexe 1;
  - (v) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), p. 55.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 1, l'évolution des coûts de maintenance directs sur la période 2017 à 2019.

(ii) Le Transporteur présente au tableau 3 le suivi des interventions par type de maintenance, en termes de nombre d'équipements sur lesquels il est intervenu pour les années historiques 2016 et 2017, ainsi qu'en termes d'heures de maintenance pour les années 2016 à 2019.

	Réel 2016		Réel 2017		Année de base 2018	Année témoin 2019
	Nombre d'équipement	Heures	Nombre d'équipement	Heures	Heures	Heures
<b>Type de maintenance</b>						
Maintenance préventive						
-Systématique	14 165	241 277	18 593	333 480	342 451	397 157
-Conditionnelle et Programme de rappel	19 125	383 841	13 950	400 864	386 103	404 667
Maintenance corrective						
-Corrective	4 642	146 050	5 764	180 844	188 466	214 750
<b>Total</b>	<b>37 932</b>	<b>771 168</b>	<b>38 307</b>	<b>915 188</b>	<b>917 020</b>	<b>1 016 574</b>

(iii) « **2.2.3 Maintenance conditionnelle prioritaire**

**Année de base 2018 :**

*Le Transporteur a ainsi réalisé 683 interventions et en a débuté 113 selon les critères répondant à sa volonté d'intervenir sur certains éléments du réseau ayant un impact sur la sécurité, soit :*

- 46 interventions en lien avec les fuites d'huiles sur unités de mesures;
- 626 inspections et réparations liées aux programmes de rappel [...] » [nous soulignons]

(iv) Le Transporteur présente, à l'annexe 1, le détail des coûts des éléments exogènes. Les coûts des travaux d'inspection des MALT sont prévus à la rubrique « Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres » à l'année de base 2018.

(v) « 23.1 Veuillez indiquer si les projets de remplacement de MALT, à la référence (iii), font partie de la planification opérationnelle centralisée, à la référence (ii).

*R23.1*

*[...] Le Transporteur confirme que l'intervention nécessaire pour la mise à niveau de la norme de MALT antivol mentionné ci-dessus ainsi qu'à la référence (iii), font partie de la planification opérationnelle consolidée.*

*23.1.1 Dans l'affirmative, veuillez indiquer si les coûts des travaux d'inspection des MALT, à la référence (i), sont inclus dans les coûts de maintenance de la référence (ii).*

*R23.1.1*

*Les coûts d'inspection des MALT liés à l'initiative de redressement de la continuité des grilles de MALT ne font pas partis de la référence (ii) car les travaux sont réalisés à l'externe ». [nous soulignons]*

**Demandes :**

22.1 Veuillez préciser si les coûts et les interventions de maintenance conditionnelle prioritaire (référence (iii)) et d'inspection des MALT (référence (iv)) sont inclus aux tableaux des références (i) et (ii).

22.2 Veuillez expliquer la baisse des heures pour la maintenance conditionnelle et le programme de rappel entre l'année historique 2017 et l'année de base 2018.

- 23. Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#), p. 9;
  - (ii) Pièce [B-0008](#), p. 18;
  - (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), p. 11;
  - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [A-0030](#), p. 18 et 36;
  - (v) Pièce [B-0019](#), p. 6;
  - (vi) Pièce [B-0020](#), p. 4 et 5;
  - (vii) Pièce [B-0007](#), p. 19 à 23.

**Préambule :**

(i) « *Le scénario de maintenance adaptée retenu par le Transporteur correspond à celui autorisé par la Régie lors des demandes tarifaires 2017 et 2018 [...] Malgré une hausse du risque pendant quelques années, le Transporteur juge que ce scénario est le plus approprié en fonction des pistes d'efficiences qu'il déploie* ».

(ii) « *[...] bien que le niveau de confiance du Transporteur en ses modèles soit grand, l'application réelle de la stratégie peut être perturbée par l'indisponibilité des équipements, la disponibilité du réseau, le manque de personnel qualifié, les aléas climatiques, etc. Ces différents éléments perturbateurs ne sont pas liés directement à l'état de l'actif, ni aux coûts directs à pied d'œuvre de travaux historiques. Par conséquent, ces effets ne peuvent pas être modélisés dans les simulations du MGA. Ils sont plutôt considérés à la marge* ». [nous soulignons]



(iii) « 6.1 Veuillez préciser si le montant de 54 M\$ par année pendant la période considérée de 10 ans en maintenance additionnelle couvre 100 % des besoins identifiés de la stratégie de maintenance basée sur une gestion du risque de maintenance associé à la dégradation des composants. Sinon, veuillez expliquer et élaborer sur la stratégie ainsi que l'échéancier de réalisation pour établir les besoins non identifiés.

R6.1

L'ajout de 54 M\$ au budget autorisé 2016 de maintenance couvre tous les besoins connus pour l'ensemble des actifs du Transporteur pour la période considérée ».

(iv) « [...] la mise en contexte, on va prendre quelques minutes pour expliquer pourquoi que le 45 M, dont on a tant parlé l'an dernier, est devenu 54 [...].

[...]

[...] on regardait l'écart entre deux scénarios : le scénario où on ferait le niveau de maintenance adéquat, donc on générerait bien la dégradation des équipements; et le scénario où on maintiendrait l'enveloppe budgétaire au niveau de 2016. Donc une enveloppe budgétaire insuffisante. Et, là, s'installe un effet spirale, une dégradation additionnelle qui vient de l'insuffisance de maintenance ». [nous soulignons]

(v) « Pour l'année témoin 2019, le Transporteur prévoit que la tendance à la hausse de la maintenance corrective constatée au cours des dernières années se poursuivra ».

(vi) « [...] la hausse des besoins du Transporteur au niveau des produits et services de l'IREQ pour près de 6 M\$, tel qu'expliqué à la pièce HQT-3, Document 1 ».

(vii) « 5.4 **Innovation technologique**

[...]

#### 5.4.3.2 **Maintenir la fiabilité du réseau :**

##### **Améliorer la robustesse du modèle de gestion des actifs :**

Le Transporteur poursuit l'amélioration de la connaissance du vieillissement et des effets de la maintenance sur les défaillances pour améliorer ses modèles de prédiction et raffiner ses pratiques de maintenance afin de poser les meilleurs gestes ».

##### **Demandes :**

23.1 Veuillez indiquer si les effets de la référence (ii) peuvent être autant favorables, par exemple une plus grande disponibilité des équipements que prévu, que défavorables, tels qu'une moins grande disponibilité des équipements qu'anticipé.

23.2 Veuillez expliquer si les effets de la référence (ii) ont été considérés de façon indirecte par les modèles du Transporteur (références (i) à (iv)) via un « effet spirale » (référence (iv)).

23.2.1. Dans l’affirmative, veuillez élaborer sur l’intégration du résultat des modèles du Transporteur avec l’approche à la marge (référence (ii)).

23.2.2. Dans la négative, veuillez justifier.

23.3 Veuillez expliquer l’utilisation d’une autre méthode que le modèle de gestion des actifs développé notamment par l’IREQ (références (vi) et (vii)) pour évaluer les besoins en maintenance pour l’année témoin 2019 (références (i), (ii) et (v)).

- 24. Références :** (i) Pièce [B-0019](#), p. 11, tableau 2;  
 (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), p. 46.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente au tableau 2 l’état d’avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au 30 juin 2018.

Composantes (M\$)	Réel 2017	2018		2017	2018
		Année témoin <sup>1</sup>	Année de base	Réel au 30 juin	Réel au 30 juin
<b>Contribution directe de main d’œuvre<sup>2</sup></b>	<b>227</b>	<b>214</b>	<b>225</b>	<b>105</b>	<b>120</b>
<b>Autres charges directes</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>103</b>	<b>30</b>	<b>42</b>
Autres charges directes liées aux heures	73	73	79	28	39
Dépenses de personnel	7	2	7	-	4
Services externes	11	17	13	4	7
Stock, achat de biens, ressources financières, locations de biens et autres	55	54	59	24	28
Autres charges directes non liées aux heures	19	20	24	2	3
Services externes (maîtrise de la végétation)	19	20	24	2	3
<b>Facturation interne</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>11</b>
<b>Imputations spécifiques</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>7</b>
<b>Total des coûts de maintenance</b>	<b>354</b>	<b>346</b>	<b>370</b>	<b>148</b>	<b>180</b>
<b>Heures de maintenance</b>	<b>1 696 440</b>	<b>1 633 120</b>	<b>1 750 303</b>	<b>836 409</b>	<b>914 591</b>
<b>Taux horaire moyen (\$/heure)</b>					
Contribution directe de main d’œuvre <sup>2</sup>	134	131	129	125	131
Autres charges directes liées aux heures	54	57	58	42	55

(ii) Le Transporteur présente au tableau R20.2 l’état d’avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au 30 septembre 2017.

**Demande :**

24.1 Veuillez présenter l’état d’avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au 30 septembre 2018.

25. **Références :** (i) Pièce [B-0019](#), p. 8, tableau 1;  
 (ii) Pièce [B-0018](#), p. 8, tableau 4;  
 (iii) Décision [D-2018-021](#), p. 88.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 1, l'évolution des coûts de maintenance directs sur la période 2017 à 2019. La contribution directe de main-d'œuvre, entre l'année historique 2017 et l'année de base 2018, diminue de 2 M\$.

Composantes (M\$)	Réel 2017	2018		Année témoin 2019
		Année témoin <sup>1</sup>	Année de base	
<b>Contribution directe de main d'œuvre<sup>2</sup></b>	<b>227</b>	<b>214</b>	<b>225</b>	<b>238</b>
<b>Autres charges directes</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>103</b>	<b>111</b>
Autres charges directes liées aux heures	73	73	79	87
<i>Dépenses de personnel</i>	7	2	7	7
<i>Services externes</i>	11	17	13	19
<i>Stock, achat de biens, ressources financières, locations de biens et autres</i>	55	54	59	61
Autres charges directes non liées aux heures	19	20	24	24
<i>Services externes (maîtrise de la végétation)</i>	19	20	24	24
<b>Facturation interne</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
<b>Imputations spécifiques</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
<b>Total des coûts de maintenance</b>	<b>354</b>	<b>346</b>	<b>370</b>	<b>392</b>
<b>Heures de maintenance</b>	<b>1 696 440</b>	<b>1 633 120</b>	<b>1 750 303</b>	<b>1 810 778</b>
<b>Taux horaire moyen (\$/heure)</b>				
Contribution directe de main d'œuvre <sup>2</sup>	134	131	129	132
Autres charges directes liées aux heures	54	57	58	62

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

2. Excluant charge de retraite

(ii) Le Transporteur présente, au tableau 4, l'évolution du nombre d'ÉTC entre l'année historique 2017 et l'année témoin 2019, en fonction de ses nouveaux besoins. Entre l'année historique 2017 et l'année de base 2018, le Transporteur soumet une augmentation de 143 ÉTC pour d'autres besoins que pour la maintenance conditionnelle prioritaire additionnelle, la robustesse du CCR et des CT, l'automatisme RPTC et SCADA et les nouvelles normes et activités (soit 72 ÉTC pour le support à la réalisation des travaux, 14 ÉTC pour la force de travail opérationnelle, 21 ÉTC pour d'autres besoins en croissance et 36 ÉTC pour l'accroissement des besoins en support et réalisation au niveau de la maintenance).

Composantes	D-2018-035 ajustée <sup>1</sup> vs Année historique 2017	Année de base 2018 vs D-2018-035 ajustée <sup>1</sup>	Année Témoin 2019 vs Année de base 2018
<b>Activités de base</b>	<b>134</b>	<b>36</b>	<b>49</b>
<b>Croissance 2017 autorisée et comblée suite à la D-2018-035</b>	134		
Support à la réalisation des travaux	72		
Robustesse des CT et du CCR	27		
Force de travail opérationnelle	14		
Autres	21		
<b>Accroissement des besoins en support et réalisation au niveau de la maintenance</b>		<b>36</b>	<b>49</b>
Réalisation des travaux		23	1
Support technique		16	12
Exploitation		(1)	14
Supervision de la main d'œuvre opérationnelle		(1)	21
Autres		(1)	1
<b>Facteurs Z</b>	<b>94</b>	<b>(8)</b>	<b>12</b>
Automatisme RPTC et SCR	70	(9)	38
Normes CIP	(2)	1	
Maintenance conditionnelle prioritaire	26		(26)
<b>Évolution des ÉTC totale</b>	<b>228</b>	<b>28</b>	<b>61</b>

<sup>1</sup> Incluant les reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

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

**TABLEAU 15**  
**ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EFFECTIFS (ÉTC)**

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

Note 1 : Pièce B-0085, p. 18.

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

La Régie note qu'en excluant les besoins ciblés pour la maintenance conditionnelle prioritaire additionnelle, la robustesse du CCR et des CT, l'automatisme RPTC et SCADA et les nouvelles normes et activités, la majorité de la hausse de l'effectif entre l'année historique 2016 et l'année témoin projetée 2018 est attribuable globalement aux activités de maintenance et d'exploitation

du réseau, soit 39 ÉTC pour de la maintenance additionnelle, 141 ÉTC pour des activités de maintenance, interventions ciblées et de réhabilitation et 35 ÉTC pour le Centre de gestion des activités de transport (CGAT). La Régie constate que les besoins autorisés pour l'année 2018 demeurent les mêmes qu'ils soient comparés à l'année de base 2017 ou à l'année historique 2017.

**Demande :**

25.1 Veuillez concilier la hausse de l'effectif entre l'année de base 2018 et l'année historique 2017 pour des activités de maintenance et d'exploitation du réseau (références (ii) et (iii)), avec la diminution de la contribution directe de main-d'œuvre à la maintenance entre les deux années (référence (i)).

### CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

- 26. Références :**
- (i) Pièce [B-0021](#);
  - (ii) Dossier R-9000-2017, pièce [B-0040](#), p. 11 à 13, tableaux R3.1 à R3.3;
  - (iii) Décision [D-2017-128](#), p. 50 et 52;
  - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0020](#).

**Préambule :**

(i) Aux pages 10, 17, 22, 27 et 31, le Transporteur présente les données financières liées aux charges de services partagés sur une base de coût complet.

Aux pages 12 à 13, la VPTIC présente l'évolution de trois indicateurs d'efficacité reliés au domaine des TIC, soit le Coût du service des Centres d'appels par abonnement, le Coût du produit Radios mobiles par appareil et le Coût du produit Poste de travail TIC par effectif.

(ii) Le Transporteur présente, au tableau R3.1, les revenus réels 2017 et les coûts complets réels 2017 des fournisseurs internes du Transporteur.

	VPTIC	CSP	Corpo	Équipement	IREQ	Total
<b>Revenus réels 2017</b>	<b>640,2</b>	<b>474,6</b>	<b>510,2</b>	<b>103,0</b>	<b>52,2</b>	<b>1 780,2</b>
<b>ms: Excédent 2017 (perte)</b>	<b>-25,3</b>	<b>-21,8</b>	<b>-9,4</b>	<b>-</b>	<b>39,1</b>	<b>-17,4</b>
Efficienc additionnelle et écart prévisionnel 2017	-45,8	-31,6	-39,7	-	29,6	-87,5
Impact de la variation des ASF	20,5	9,8	30,3	-	9,5	70,1
Coût de retraite	23,8	12,1	37,4		10,2	83,6
Coût des APRA	-3,3	-2,3	-7,1		-0,8	-13,5
<b>Coûts complets réels 2017</b>	<b>614,9</b>	<b>452,8</b>	<b>500,8</b>	<b>103,0</b>	<b>91,3</b>	<b>1 762,8</b>
Dont charges de services partagés incluses aux coûts complets réels 2017 <i>(R-4058-2018, HQT-6, Document 5.1)</i>	124,7	78,2	120,5	15,4	20,9	359,7

Il soumet, au tableau R3.2, les montants qui auraient été facturés aux charges et aux investissements sur la base du coût complet réel 2017 au prorata du revenu facturé par chacun des fournisseurs.

	VPTIC	CSP	Corpo	Total
<b>Revenus réels 2017</b>	<b>166,7</b>	<b>93,1</b>	<b>83,3</b>	<b>343,1</b>
Efficienc additionnelle et écart prévisionnel 2017	-45,8	-31,6	-39,7	-117,1
Ratio Transporteur / Hydro-Québec	26,0%	19,6%	16,3%	
<b>ms: Efficienc additionnelle et écart prévisionnel 2017 attribuables au Transporteur</b>	<b>-11,9</b>	<b>-6,2</b>	<b>-6,5</b>	<b>-24,6</b>
<b>Coûts complets réels 2017</b>	<b>154,8</b>	<b>86,9</b>	<b>76,8</b>	<b>318,5</b>

Il présente également, au tableau R3.3, l'évolution des revenus facturés par les fournisseurs internes au Transporteur de 2017 à 2019.

	VPTIC	CSP	Corpo	Total
<b>Revenus réels 2017</b>	<b>166,7</b>	<b>93,1</b>	<b>83,3</b>	<b>343,1</b>
<b>pl: Inflation 2018 et 2019</b>	<b>7,3</b>	<b>3,5</b>	<b>3,1</b>	<b>13,9</b>
<b>ms: Efficienc réelle et prévue 2018 et 2019</b>	<b>-17,8</b>	<b>-6,3</b>	<b>-7,0</b>	<b>-31,1</b>
<b>pl: Variation des avantages sociaux futurs</b>	<b>10,5</b>	<b>5,0</b>	<b>7,6</b>	<b>23,1</b>
<b>Croissance/décroissance des besoins et autres</b>	<b>64,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>4,4</b>	<b>68,2</b>
<b>Grilles tarifaires 2019</b>	<b>231,2</b>	<b>94,6</b>	<b>91,4</b>	<b>417,2</b>

(iii) « [188] La Régie ne peut conclure sur la valeur économique et les économies associées aux ajustements organisationnels visés par le transfert de l'ancienne DPFC du Transporteur. Elle s'attend à une preuve probante à cet effet, dans le prochain dossier tarifaire.

[...]

[196] La Régie s'attend ainsi à ce qu'une démonstration chiffrée de l'efficacité du Transporteur, découlant des transferts, soit produite annuellement, dans le cadre de ses dossiers tarifaires ».

(iv) Aux pages 7, 14 et 19, le Transporteur présente les données financières liées aux charges de services partagés sur une base de coût complet.

Aux pages 9 à 10, la VPTIC présente l'évolution de trois indicateurs d'efficacité reliés au domaine des TIC, soit le Coût du service des centres d'appels par abonnement, le Coût du produit Radios mobiles par appareil et le Coût du produit Poste de travail TIC par effectif.

**Demande :**

26.1 Veuillez présenter une démonstration chiffrée de l'efficacité du Transporteur découlant des transferts (référence (iii)), soit à l'aide d'indicateurs d'efficacité (références (i) et (iv)) additionnels ou en chiffrant l'efficacité séparément des écarts prévisionnels à la référence (ii).

- 27. Références :**
- (i) Pièce [B-0021](#), p. 9;
  - (ii) Décision [D-2018-021](#), p. 105.

**Préambule :**

(i) « Comme indiqué dans les tableaux 4 à 6, la facturation du service de développement TIC est basée sur les coûts du projet, il s'agit d'un produit à la consommation sans base de répartition. Ce produit est facturé selon la consommation réelle mesurée du client. Chaque projet est identifié à un ou plusieurs clients et les coûts qui y sont associés sont imputés directement. Un client ne reçoit que les coûts associés à son projet ou à sa part du projet.

*Depuis la centralisation des activités liées aux technologies de l'information ("TI") d'entreprise, la VPTIC gère l'intégralité du projet, la contribution de la VPTIC ne représente plus uniquement des heures, mais se situe au niveau de la gestion de la totalité des coûts associés au projet.*

*Conformément à la décision D-2018-021, le tableau 7 présente la liste des projets du Transporteur, dont les plus importants, ainsi que les coûts associés inclus dans le service de développement TIC (en M\$) : [nous soulignons]*

**Tableau 7**  
**Liste des projets du Transporteur et coûts associés inclus dans le service de développement TIC (en M\$)**

Projets	Année historique 2017	Année de base 2018	Année témoin 2019
Investissements	16 200 000	53 200 000	71 500 000
Charges	9 400 000	12 400 000	11 600 000
Automatisme RPTC et SCR	4 536 050	6 693 000	2 914 000
Mise en place des fondations technologiques OptiCT	-	1 006 000	-
Autres	4 863 950	4 701 000	8 686 000
<b>Total</b>	<b>25 600 000</b>	<b>65 600 000</b>	<b>83 100 000</b>

»

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

#### **Demandes :**

27.1 Veuillez expliquer comment les coûts associés aux projets identifiés à plusieurs clients peuvent être imputés directement, dans le contexte où c'est la VPTIC qui gère l'intégralité des projets.

27.2 Dans le cas où une méthode de répartition est utilisée, veuillez fournir les données et le calcul utilisé aux fins de la répartition des coûts des projets identifiés à plusieurs clients.

- 28. Références :**
- (i) Pièce [B-0020](#), p. 4 et 5;
  - (ii) Pièce [B-0007](#), p. 19 à 22;
  - (iii) Pièce [B-0021](#), p. 29 et 31, tableaux 39 et 43.

#### **Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 1 de la page 4, l'évolution des charges de services partagés. À l'année témoin 2019, le montant projeté pour l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) se chiffre à 20,5 M\$.

Par ailleurs, le Transporteur indique à la page 5 : « Pour la période 2017-2019, les charges de services partagés augmentent de 4,9 M\$. Cette hausse est principalement attribuable à la hausse des besoins du Transporteur au niveau des produits et services de l'IREQ pour près de 6 M\$, tel qu'expliqué à la pièce HQT-3, Document 1 ».

(ii) « 5.4 *Innovation technologique*



[...]

#### **5.4.3.1 Améliorer le service à nos clients**

[...]

*Ainsi, afin de capter les nombreuses opportunités de cette transition énergétique et de l'amélioration continue de son efficacité, le Transporteur doit adapter et bonifier ses modèles actuels d'exploitation et de planification de réseau.*

#### **5.4.3.2 Maintenir la fiabilité du réseau**

##### **Améliorer la robustesse du modèle de gestion des actifs :**

*Le Transporteur poursuit l'amélioration de la connaissance du vieillissement et des effets de la maintenance sur les défaillances pour améliorer ses modèles de prédiction et raffiner ses pratiques de maintenance afin de poser les meilleurs gestes.*

##### **Assurer la pérennité du réseau :**

*L'innovation technologique vise à saisir les opportunités liées à l'évolution technologique pour s'assurer d'une intégration performante de celle-ci lors des remplacements des équipements actuels par des équipements de nouvelle génération.*

##### **Améliorer la performance en matière de contrôle et d'exploitation :**

[...]

*Cette infrastructure [de simulation de réseaux] doit toutefois évoluer compte tenu de la numérisation de l'industrie et des nouveaux besoins (intégration des RED, cyber sécurité) [...]*

#### **5.4.3.3 Renforcer la performance de la division**

##### **Réaliser avec efficacité les interventions :**

*[Le Transporteur] cherche ainsi des solutions pour contourner la disponibilité décroissante de son réseau pour réaliser cette maintenance et respecter ses engagements réglementaires.*

##### **Tirer profit des technologies :**

*[...] Le Transporteur désire intensifier ses activités et vise avoir à sa disposition des plateformes structurantes (analyse, méthode de calcul, analytiques, intelligence d'artificielle, puissance de calcul) pour tirer pleinement avantage de l'utilisation du capital numérique ».*

(iii) Le tableau 39 présente les revenus 2019 de l'IREQ facturés au Transporteur et à Hydro-Québec. Le total des produits et services facturés à Hydro-Québec se chiffre à 81,9 M\$.

Le tableau 43 montre les composantes du coût complet de l'IREQ. Pour l'année témoin projetée 2019, le coût complet, net des revenus externes, s'établit à 99,4 M\$.

**Demandes :**

- 28.1 Veuillez ventiler, par innovation technologique développée à l'année témoin 2019 (référence (ii)), le montant projeté pour l'IREQ à l'année témoin 2019 de 20,5 M\$ (référence (i)).
- 28.2 Veuillez expliquer l'écart entre les revenus facturés à Hydro-Québec de 81,9 M\$ et le coût complet de 99,4 M\$ de l'IREQ pour l'année témoin 2019 (référence (iii)).

**AUTRES CHARGES**

**29. Référence :** Pièce [B-0022](#), p. 6, tableau 2.

**Préambule :**

Le Transporteur présente les achats de service de transport pour les années 2017 à 2019.

**Tableau 2**  
**Achats de services de transport (M\$)**

Services de transport	Année historique 2017	2018		Année témoin 2019
		D-2018-035	Année de base	
CRT	5,5	5,4	5,4	5,7
RTA	11,4	11,3	14,5	14,5
ÉLL	1,0	1,1	1,1	1,1
SCHM	1,0	1,0	1,0	1,2
Autres	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Total</b>	<b>19,0</b>	<b>18,9</b>	<b>22,1</b>	<b>22,6</b>

Pour les achats de services de transport auprès de Rio Tinto Alcan Inc. (RTA), la Régie constate que le montant de 11,3 M\$ autorisé par la décision D-2018-035 a été revu à la hausse et atteint 14,5 M\$ pour l'année de base 2018, soit une augmentation de 3,2 M\$ ou de 28 %. Ce montant de 14,5 M\$ est également prévu pour l'année témoin 2019.

Pour les achats de services de transport auprès de la Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan (SCHM), la Régie constate que le montant de 1,2 M\$ prévu pour l'année témoin 2019 est en hausse de 0,2 M\$, ou de 20 %, par rapport au montant de 1,0 M\$ indiqué pour l'année historique 2017 et pour l'année de base 2018.

**Demandes :**

- 29.1 Veuillez expliquer et justifier l'augmentation de 3,2 M\$, ou de 28 %, des achats de services de transport auprès de RTA pour les années 2018 et 2019.
- 29.2 Veuillez expliquer et justifier l'augmentation de 0,2 M\$, ou de 20 %, des achats de services de transport auprès de la SCHM pour l'année 2019.

**ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2017-2019**

- 30. Références :**
- (i) Pièce [B-0024](#), p. 20;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0023](#), p. 20;
  - (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [A-0028](#), p. 161 et 162;
  - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [A-0028](#), p. 197 et 198.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente la liste des projets majeurs ayant les valeurs de mises en service les plus élevées à être réalisées pour l'année témoin 2019. Il inclut dans cette liste le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île dont la valeur des mises en service était prévue en 2018. Le Transporteur indique les principales raisons de ce report :

*« Il inclut dans cette liste la valeur des mises en service projetées pour 2019 pour le projet de Ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (764,6 M\$), alors qu'un montant de 869,4 M\$ était prévu à l'origine pour l'année témoin 2018. Le report en 2019 d'une grande partie de ces mises en service est causé principalement par plusieurs interventions préventives en santé et sécurité du travail occasionnant l'arrêt des travaux et ainsi des retards dans les échéanciers. De plus, le Transporteur ne peut procéder à des retraits et des mises en service de cette ampleur pendant la période hivernale et ce afin de garantir une exploitation fiable et sécuritaire du réseau. Le Transporteur maintiendra donc la configuration des circuits existants lors de la pointe hivernale 2018-2019, expliquant ainsi le report en mai 2019 des mises en service prévues à l'origine en novembre 2018 pour ce projet ».*

(ii) Au dossier tarifaire de l'an dernier, le Transporteur souligne sa confiance de réaliser la mise en service du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île en 2018 :

*« En somme, le Transporteur est confiant de réaliser le niveau des mises en service prévues de 2 151 M\$ pour l'année 2018, considérant le projet de la Ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île qui représente à lui seul une mise en service de 869 M\$, soit 40 % des mises en service prévues et qui démontre de bons indicateurs de réalisation jusqu'à ce jour ». [nous soulignons]*

(iii) Citation de monsieur Stéphane Talbot, directeur Planification chez Hydro-Québec TransÉnergie :

*« R. Peut-être vous dire d'un point de vue réseau, on attend cette ligne-là depuis plusieurs années, on a... au niveau des critères du NPCC puis de la NERC, on utilise présentement depuis plusieurs années des automatismes pour pallier à certains cas de figures de réseau qui pourraient arriver. Alors, c'est clair, pour le réseau, on attend cette ligne-là pour deux mille dix-huit (2018). Je ne crois pas que ça va glisser, c'est trop important pour le réseau, on ne peut pas se permettre de pousser plus loin, là ». [nous soulignons]*

(iv) Citation de madame Andrée Boucher, contrôleur chez Hydro-Québec TransÉnergie :

*« R. Pour le soixante-dix millions (70 M), cette année, qui a été attribué aux projets majeurs, on n'a pas intégré aucune portion du glissement à Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Parce que, comme le mentionnait Monsieur Talbot, c'est un projet... on a la certitude qu'il ne glissera pas, il est essentiel pour le réseau. Les travaux ont été établis... exécutés à l'externe en très grande partie. Alors, il n'y a pas eu rien du glissement qui a été attribué à ce projet-là de façon spécifique pour deux mille dix-huit (2018) ». [nous soulignons]*

#### **Demandes :**

- 30.1 Veuillez détailler, pour chacune des interventions préventives en santé et sécurité du travail effectuées occasionnant l'arrêt de travaux, la nature de l'intervention et son impact sur la réalisation des travaux.
- 30.2 Veuillez indiquer de quels lois et/ou règlements, internes à Hydro-Québec ou non, découlent les interventions préventives en santé et sécurité du travail effectuées.
  - 30.2.1. Veuillez préciser depuis quelles dates ces lois et/ou règlements sont en application.
- 30.3 Veuillez préciser sur quels autres chantiers majeurs du Transporteur, au cours des dernières années, des interventions préventives en santé et sécurité du travail ont forcé l'arrêt des travaux de réalisation et entraîné le report de la mise en service du projet à une année ultérieure. Veuillez préciser, dans chaque cas, la nature de l'intervention et son impact sur la réalisation des travaux.
- 30.4 Au dossier tarifaire de l'an dernier, le Transporteur était confiant de réaliser la mise en service du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île pour l'année 2018, selon les références (ii), (iii) et (iv). Veuillez préciser si les interventions préventives en santé et sécurité du travail mentionnées à la référence (i) étaient prévisibles et/ou déjà en application sur les chantiers relatifs à ce projet.
- 30.5 Veuillez détailler les travaux, ainsi que leur échéancier respectif, qui doivent être réalisés afin de compléter le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île pour le mois de mai 2019.

- 31. Références :**
- (i) Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91;
  - (ii) Pièce [B-0024](#), p. 23, tableau 22;
  - (iii) Pièce [B-0024](#), p. 24, tableau 23;
  - (iv) Pièce [B-0024](#), p. 26, tableau 25;
  - (v) [Rapport annuel 2017 du Transporteur](#), p. 15, 21, 31 et 51.

**Préambule :**

(i) « [366] Enfin, la Régie ordonne au Transporteur, s'il constate, dans le cadre de la préparation de son rapport annuel, que le nouveau coût prévu d'un projet est supérieur au coût ayant déjà fait l'objet d'un suivi administratif pour ce projet, d'en informer le plus rapidement possible la Régie au moyen d'un suivi administratif. Ce suivi devra expliquer les écarts de coûts constatés au rapport annuel. Il sera déposé sur le site internet de la Régie avec les autres suivis administratifs liés au projet ». [nous soulignons]

(ii) Dans le cadre des mises en service de projets dont le coût est supérieur ou égal à 25 M\$ pour l'année 2017, un montant de 25,5 M\$ est inscrit à l'item « Autres mises en service ».

(iii) Dans le cadre des mises en service de projets dont le coût est supérieur ou égal à 25 M\$ pour l'année 2018, un montant de 23,1 M\$ est inscrit à l'item « Autres mises en service ».

Le tableau suivant regroupe des informations présentées aux références (ii) à (v) relativement aux projets des postes Normand (D-2013-167), Duvernay (D-2014-083) et Lévis (D-2015-004) :

Projet	Décision	MES finale réelle/prévue (réf. (iv))	Valeur autoriséeHQ (en M\$) (réf. (iv))	Prévision des coûts (en M\$) (réf. (iv))	MES2017 [\$cumulé] (en M\$) (réf. (ii))	Réalisé au 31/12/2017 (en M\$) (réf. (v))	MES2018 [\$cumulé] (en M\$) (réf. (iii))	MES2019 [\$cumulé] (en M\$) (réf. (iii))
Poste Manicouagan	D-2012-151	2019	87,5	96,0	-	78,3	-	41,3 [96,0]
Poste Normand	D-2013-167	2017	43,9	41,1	8,9 [40,7]	40,7 <sup>(1)</sup>	-	-
Poste Duvernay	D-2014-083	2018	47,5	48,7	30,9 [30,9]	35,5	17,8 [48,6]	-
Poste Lévis	D-2015-004	2017	31,0	34,2	12,4 [32,0]	32,0 <sup>(2)</sup>	-	-

(1) Le Transporteur indique que le coût final du projet est de l'ordre de 41,1 M\$, après considération des divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018.

(2) Le Transporteur indique que le coût final du projet est de l'ordre de 34,2 M\$, après considération des divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018.

**Demandes :**

31.1 La Régie constate que la valeur cumulée des mises en service pour le projet du poste Normand atteint 40,7 M\$ à la fin de 2017. Le Transporteur indique, dans son rapport annuel 2017, que le coût final du projet est de l'ordre de 41,1 M\$ après considération des divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018. Par contre, aucune mise en service n'est indiquée pour ce projet en 2018.

De même, pour le projet du poste Lévis, la Régie constate que la valeur cumulée des mises en service atteint 32,0 M\$ à la fin de 2017. Le Transporteur indique, dans son rapport annuel 2017, que le coût final du projet est de l'ordre de 34,2 M\$ après considération des divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018. Aucune mise en service n'est indiquée pour ce projet en 2018.

Veillez indiquer comment le Transporteur traite les coûts résiduels et crédits comptabilisés pour ses projets dans l'année suivant leur mise en service finale, lesquels représentent des montants de 0,4 M\$ et 2,2 M\$ pour les projets des postes Normand et Lévis, respectivement.

31.2 Dans le cadre des mises en service de projets dont le coût est supérieur ou égal à 25 M\$, veuillez préciser les éléments qui composent les montants de 25,5M\$ et de 23,1 M\$ inscrits à l'item « Autres mises en service » pour les années 2017 et 2018 respectivement.

31.3 La Régie constate que la prévision des coûts finaux relatifs à chacun des projets de postes Manicouagan, Duvernay et Lévis dépasse la « valeur autorisée HQ » pour chacun de ces projets. Selon la référence (i), le Transporteur doit, lorsqu'il constate, dans le cadre de la préparation de son rapport annuel, que le nouveau coût prévu d'un projet est supérieur au coût ayant déjà fait l'objet d'un suivi administratif pour ce projet, en informer le plus rapidement possible la Régie au moyen d'un suivi administratif. Ce suivi doit expliquer les écarts de coûts constatés au rapport annuel, notamment les écarts de coûts additionnels à ceux déjà fournis dans le cadre du dernier suivi administratif pour un projet.

Veillez fournir un suivi administratif révisé pour les projets Manicouagan, Duvernay et Lévis afin de permettre à la Régie d'apprécier les coûts que le Transporteur envisage d'ajouter à sa base de tarification.

## PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

- 32. Références :**
- (i) Pièce [B-0028](#), p. 6;
  - (ii) Pièce [B-0028](#), p. 7.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente le sommaire des immobilisations corporelles en exploitation, dont une rubrique « *Actifs non exploités* » sous la catégorie Autres actifs de réseau;
- (ii) Le Transporteur présente le sommaire des actifs incorporels, dont une rubrique « *Actifs non exploités* » sous la catégorie Autres actifs de réseau.

**Demandes :**

- 32.1 Veuillez élaborer sur la nature des actifs inclus à la rubrique « *Actifs non exploités* ». Veuillez, entre autre, préciser les critères utilisés afin d'inclure ces actifs à l'intérieur de cette rubrique.
- 32.2 Veuillez indiquer le traitement comptable requis en vertu des normes comptables américaines (« US GAAP ») pour un actif non exploité. Veuillez déposer les normes pertinentes et commenter l'application de celles-ci par le Transporteur.
- 32.3 Veuillez indiquer si ces actifs sont toujours susceptibles de procurer des avantages économiques futurs au Transporteur. Le cas échéant, veuillez justifier le fait de conserver ces actifs à la base de tarification du Transporteur. Veuillez élaborer.

## PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- 33. Références :**
- (i) Pièce [B-0031](#), p. 17;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0030](#), p. 17.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur indique la capacité de transport prévue à la pointe 2017.

« La capacité de transport prévue à la pointe pour 2017, déterminée par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation anticipées à la pointe, a été établie à 43 938 MW. »

(ii) Le Transporteur indique la capacité de transport prévue à la pointe 2016.

« La capacité de transport prévue à la pointe pour 2016, déterminée par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation anticipées à la pointe, a été établie à 44 580 MW. »

**Demande :**

33.1 Veuillez expliquer la diminution de 642 MW de la capacité de transport prévue à la pointe de 2017 par rapport à celle prévue pour 2016.

### ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

- 34. Références :**
- (i) Pièce [B-0032](#), p. 10, tableau 2;
  - (ii) Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 122.

**Préambule :**

(i) Au poste du Bout-de-l'Île 315/120 kV, la capacité ferme de transformation en été est dépassée par le transit post-événement. Aucune remarque n'est fournie par le Transporteur relativement à cette situation.

(ii) « [568] La Régie est satisfaite des informations mises en preuve par le Transporteur et lui demande, dans ses prochains dossiers tarifaires, de produire l'état de la transformation des postes de transport en maintenant le même niveau de précision. Elle lui demande également de commenter les cas de dépassement de capacité de transformation en indiquant les mesures de correction envisagées » [nous soulignons]

**Demande :**

34.1 Veuillez expliquer comment le Transporteur entend gérer cette situation.



- 35. Références :** (i) Pièce [B-0032](#), p. 12, tableau 2;  
(ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0083](#), p. 12, tableau 2.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur indique une modification au poste de la Mauricie, soit l'addition d'un transformateur de 560 MVA. Les transits prévus à la pointe d'hiver 2017-2018 et à la pointe d'été 2018 à ce poste sont de 616 MVA et de 838 MVA respectivement.

(ii) Les transits prévus à la pointe d'hiver 2016-2017 et à la pointe d'été 2017 au poste de la Mauricie sont de 769 MVA et de 974 MVA respectivement.

La Régie constate que les transits simulés pour la pointe de l'hiver 2017-2018 et celle de l'été 2018 ont diminué d'environ 140 MVA par rapport à ceux présentés dans le dossier tarifaire précédent.

**Demande :**

- 35.1 Veuillez expliquer que les transits soient à la baisse au poste de la Mauricie alors que le Transporteur vient tout juste d'accroître la capacité de ce poste.

- 36. Référence :** Pièce [B-0032](#), p. 20, tableau 3.

**Préambule :**

La Régie constate que la capacité limite de transformation du poste Normand est la même en hiver et en été, soit 225 MVA.

**Demande :**

- 36.1 Veuillez expliquer que la capacité limite de transformation du poste Normand soit la même en hiver et en été.

## COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

- 37. Référence :** Pièce [B-0034](#), p. 6.

**Préambule :**

Le Transporteur mentionne :

« Le Transporteur et IESO ont collaboré avec le Distributeur à la rédaction d'une nouvelle instruction commune spécifique afin de permettre à ce dernier de conclure des ententes avec des producteurs situés en Ontario pour lui permettre d'acquérir de la capacité garantie par des sources de production de l'Ontario qui pourrait être importée au Québec. Cette nouvelle instruction commune qui porte sur la programmation et la fourniture de puissance garantie par des ressources situées en Ontario a été signée le 21 décembre 2017 pour une mise en application dès le 1er janvier 2018 ».

**Demande :**

37.1 Veuillez fournir davantage d'information relativement à la nouvelle instruction commune signée avec l'IESO en précisant notamment, entre autres, le niveau de puissance garantie, les conditions d'application, le mode de fonctionnement convenu et la durée de l'entente.

**MODIFICATIONS PROPOSÉES À L'APPENDICE C DES TARIFS ET CONDITIONS**

- 38. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), Annexe 1, p. 11 à 14;
  - (ii) Dossier R-3949-2015, pièce [B-0007](#), norme MOD-008-1, p. 1;
  - (iii) Pièce [B-0042](#), Appendice C, p. 150 et 151.

**Préambule :**

(i) « Enfin, le Transporteur note que deux éléments d'incertitude utilisés dans le calcul de la Marge de fiabilité du réseau (TRM) et présentés à la section 3d i) n'apparaissent pas explicitement dans la norme MOD-008-1. Le Transporteur propose d'arrimer le texte à la norme.

[...]

Enfin, dans la section 3d i), le Transporteur arrime le texte à la norme MOD-008-1 sur le calcul de la TRM en retirant deux éléments d'incertitude inscrits dans cette section mais qui ne sont pas explicitement inscrits dans la norme. [NDLR : Le Transporteur réfère ici à la norme MOD-008-1, section B, sous-section E1.1] Ces éléments sont « la température de l'air ambiant » et « la tension d'exploitation du réseau d'interconnexion » et sont pris en compte dans le calcul de la TTC ».

(ii) La section B de la norme MOD-008-1 présente les exigences relatives à cette norme. L'exigence E1 précise les informations minimales requises qu'on doit retrouver dans le document de mise en œuvre de la TRM, dont les suivantes mentionnées à la sous-section E1.1 :

« E1.1. L'identification (pour chacun de ses chemins ATC et de ses interfaces de transit respectifs) de chacun des éléments d'incertitude suivants s'ils sont utilisés pour établir la TRM, et une description de comment cet élément est utilisé pour établir la valeur de la TRM :

- les prévisions de charge globale;
- l'incertitude relative à la répartition de la charge;
- l'incertitude relative à la topologie anticipée du réseau de transport (notamment les indisponibilités fortuites ou non programmées et les indisponibilités pour maintenance);
- l'attribution pour les impacts des chemins parallèles (écoulement parallèle);
- l'attribution pour les interactions simultanées entre les chemins;
- les variations dans la répartition de la production (notamment les indisponibilités fortuites ou non programmées et les indisponibilités pour maintenance, et l'emplacement de toute production future);
- la réponse à court terme du répartiteur (manœuvres touchant la réserve d'exploitation);
- les exigences de partage des réserves;
- la réponse inertielle et la compensation en fréquence. »

(iii) Le Transporteur définit la TRM comme suit :

« La TRM quantifie l'incertitude associée au calcul des capacités de transfert anticipées. Cette incertitude est due à la variabilité de certains paramètres qui influencent le calcul de la TTC. Ces facteurs sont la charge en réseau, la production interne au réseau d'interconnexion et la quantité de production synchronisée à l'ensemble du réseau. Sur certaines interconnexions, la TRM comprend également des aléas pour la défaillance inopinée d'équipements de transport et une réserve pour tenir compte de modifications aux configurations de réseau qui pourraient être requises en fonction des demandes de service de transport ».

#### **Demande :**

La Régie note le retrait, dans la définition proposée de la TRM, de deux éléments d'incertitude qui sont « la température de l'air ambiant » et « la tension d'exploitation du réseau d'interconnexion ». Par contre, elle note que la définition proposée n'aborde pas d'autres éléments d'incertitude mentionnés à la norme MOD-008-1.

38.1 Veuillez expliquer plus en détail l'arrimage de la définition de la TRM proposée à la référence (iii) à la norme MOD-008-1, section B, sous-section E1.1, en précisant et justifiant quels sont les éléments d'incertitude, parmi ceux référés en (ii), qui ne sont pas utilisés pour établir le calcul de la TRM.

- 39. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), Annexe 1, p. 12 et 13;
  - (ii) Pièce [B-0042](#), Appendice C, p. 141 et 143;
  - (iii) Pièce [B-0042](#), Appendice C, p. 140 à 151;
  - (iv) Dossiers R-3944/3949/3957-2015, pièce [B-0075](#), norme MOD-029-1a, p. 3.

#### **Préambule :**

(i) « Dans le cas de la variable « NL » (« Native Load ») utilisée dans la norme MOD-029-1a pour le calcul de l'ETC ferme, le Transporteur utilise plutôt la variable QCRD (Québec Ressource Désignée), conformément à la décision D-2012-010. Le Transporteur propose de conserver cet acronyme à l'appendice C des Tarifs et conditions.

Dans le cas des variables  $QCRND_{Producteur}$  et  $QCRND_{Distributeur}$  utilisées à l'appendice C, leur emploi n'a pas d'équivalent dans la norme MOD-029-1a. L'emploi de ces deux variables, représentant le service secondaire pouvant être utilisé pour l'alimentation de la charge locale, a été approuvé par la Régie dans la décision D-2012-010. Le Transporteur propose de déplacer ces variables dans la variable « autres services » (« OS ») afin de faciliter la comparaison avec les Normes. Les liens et références sont ajoutés aux définitions des variables ». [notes de bas de page omises]

Par conséquent, le Transporteur propose de modifier l'équation ETCnon ferme comme suit :

«

Équation et définition en vigueur

$$ETC_{non\ ferme} = QCRND_{Producteur} + QCRND_{Distributeur} + NITS_{non\ ferme} + PTP_{non\ ferme} + GF_{non\ ferme} + OS_{non\ ferme}$$

où :

OS : "Other Services" non fermes

Capacité réservée en vertu d'autres types de services de transport.

Équation et définition révisées

$$ETC_{NF} = NITS_{NF} + GF_{NF} + PTP_{NF} + OS_{NF}$$

»

(ii) Le Transporteur propose des modifications à l'appendice C des Tarifs et conditions pour l'arrimer aux normes de fiabilité MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a (les Normes). À l'horizon exploitation et planification, le Transporteur définit l'ETC<sub>F</sub> comme suit :

«

$$ETC_F = QCRD + NITS_F + GF_F + PTP_F + ROR_F + OS_F$$

»

La variable QCRD est définie comme étant la « [c]apacité de ressource inscrite sur le site OASIS et désignée par le Distributeur pour alimenter la charge locale du Québec ».

(iii) À l'horizon exploitation et planification, le Transporteur définit l'ETC<sub>NF</sub> comme suit :  
«

$$\text{ETC}_{NF} = \text{NITS}_{NF} + \text{GF}_{NF} + \text{PTP}_{NF} + \text{OS}_{NF}$$

»

Le Transporteur conserve les définitions des variables QCRND<sub>Distributeur</sub> et QCRND<sub>Producteur</sub> mais propose d'ajouter la précision soulignée ci-dessous :

« *Incluse dans OS<sub>NF</sub>* ».

« *QCRND<sub>Distributeur</sub> : "Québec Ressource non désignée"  
Capacité de ressource inscrite sur le site OASIS mais non désignée par le Distributeur pour alimenter la charge locale du Québec. Incluse dans OS<sub>NF</sub>.*

*QCRND<sub>Producteur</sub> : "Québec Ressource non désignée"  
Capacité de ressource inscrite sur le site OASIS par le Producteur pour alimenter la charge locale du Québec qui n'a pas été désignée par le Distributeur. Incluse dans OS<sub>NF</sub> ». [nous soulignons]*

La nouvelle variable OS<sub>NF</sub> est définie comme suit :

« *OS<sub>NF</sub> : "Other Services" non fermes*

*Capacité non ferme réservée en vertu d'autres types de services de transport. Inclut les services QCRND<sub>Producteur</sub> et QCRND<sub>Distributeur</sub> ».*

(iv) À l'horizon de temps : planification de l'exploitation, l'ETC<sub>F</sub> est défini comme suit selon la norme MOD-029-1a :

«

$$\text{ETC}_F = \text{NL}_F + \text{NITS}_F + \text{GF}_F + \text{PTP}_F + \text{ROR}_F + \text{OS}_F$$

»

Où la variable NL<sub>F</sub> est définie comme étant « *la capacité ferme mise de côté pour desservir les engagements relatifs à la charge locale de pointe prévue pour la période de temps faisant l'objet du calcul, pour inclure les pertes et la croissance de la charge locale, qui ne seraient pas déjà incluses dans la marge de fiabilité de transport ou la marge de partage de capacité* ».

### **Demandes :**

39.1 Veuillez justifier la proposition du Transporteur d'utiliser la variable QCRD plutôt que la variable « NL » référée en (i) et définie en (iii), référant notamment à la définition de ces variables et au contexte propre au Québec.

39.2 Veuillez expliquer pourquoi les variables QCRND<sub>Distributeur</sub> et QCRND<sub>Producteur</sub> doivent être conservées dans la mesure où elles sont incluses dans la variable OS<sub>NF</sub>. Veuillez

commenter la possibilité d'inclure les définitions des variables  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  et  $QCRND_{\text{Producteur}}$  dans celle de la variable  $OS_{\text{NF}}$ .

39.3 Veuillez commenter la possibilité de conserver à l'appendice C les définitions des variables  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  et  $QCRND_{\text{Producteur}}$  sans qu'elles soient incluses dans la variable  $OS_{\text{NF}}$ , tel que formulé à l'équation en vigueur de  $ETC_{\text{non ferme}}$  référée en (i) et d'ajouter les variables  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  et  $QCRND_{\text{Producteur}}$  à l'équation de l' $ETC_{\text{NF}}$  comme suit :

«  $ETC_{\text{NF}} = NITS_{\text{NF}} + GF_{\text{NF}} + PTP_{\text{NF}} + OS_{\text{NF}} + \underline{QCRND_{\text{Distributeur}}} + \underline{QCRND_{\text{Producteur}}}$  » [nous ajoutons et soulignons]

- 40. Références :**
- (i) Pièce [B-0041](#);
  - (ii) Pièce [B-0042](#), Appendice C, p. 140 à 151;
  - (iii) Dossier R-3949-2015, pièce [B-0007](#), normes MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a;
  - (iv) Dossiers R-3944/3949/3957-2015, décision [D-2017-110](#), p. 43;
  - (v) Dossier R-3669-2008 Phase 2, décision [D-2012-010](#), p. 35.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente les modifications qu'il propose dans sa demande concernant l'appendice C.
- (ii) Le Transporteur propose des modifications à l'appendice C des Tarifs et conditions pour l'arrimer aux normes de fiabilité MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a (les Normes).
- (iii) Le Coordonnateur dépose les textes des Normes.
- (iv) La Régie mentionne :

« [149] Elle rappelle au Coordonnateur que toute modification résultant de la comparaison entre ces normes et l'Appendice C doit être consignée en Annexe des normes concernées et devra être incluse lors du prochain dépôt de ces normes pour adoption ».

(v) « [144] Les normes MOD-001, MOD-004, MOD-008 et MOD-029 auxquelles le Transporteur réfère ont été approuvées par la FERC, mais n'ont pas encore été déposées pour approbation à la Régie par le Coordonnateur de la fiabilité. Si la Régie devait apporter des modifications à ces normes lors de leur présentation pour approbation, le Transporteur soutient qu'il procédera aux ajustements nécessaires à l'appendice C-137.

[145] Le Transporteur soumet également que si la Régie approuve sa proposition de modification de l'article 4 des Tarifs et conditions, il pourra afficher sur son site OASIS un hyperlien vers les normes de fiabilité de la NERC, appliquées dans le calcul de l'ATC ». [nous soulignons]



**Demandes :**

- 40.1 En supplément à la référence (i), veuillez fournir la liste des modifications résultant de la comparaison entre les modifications proposées à l'appendice C, tel que déposé en référence (ii), et de chacune des Normes distinctement.
- 40.2 Veuillez indiquer de quelle façon et à quel moment le Transporteur entend faire part au Coordonnateur de la possibilité de consigner, à l'annexe Québec de chacune des Normes, les modifications résultant de la comparaison issue de la question 3.1.
- 40.3 Veuillez présenter une illustration de l'application des équations de base pour le calcul de la capacité de transfert et des définitions référées en (ii) en les comparant aux résultats des équations et définitions en vigueur. Veuillez préciser s'il existe des cas qui pourraient amener à des résultats différents.
- 40.4 Advenant que la Régie approuve la proposition de modification des Tarifs et conditions, veuillez commenter la possibilité d'afficher sur le site OASIS du Transporteur un hyperlien vers les Normes appliquées dans le calcul de l'ATC :
- 40.4.1 Au préalable de leur prochain dépôt pour adoption à la Régie.
- 40.4.2 À la suite de leur adoption par la Régie.

- 41. Références :** (i) Pièce [B-0042](#), Appendice C, p. 142;  
(ii) Dossiers R-3944/3949/3957-2015, décision [D-2017-110](#), p. 44 à 46.

**Préambule :**

(i) « *CBM : "Capacity Benefit Margin"*  
*Marge de partage de capacité telle que définie dans la section 3e.*  
*Le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles (cette valeur est nulle pour tous les horizons).*

*CBM<sub>S</sub> : "Capacity Benefit Margin" <sup>scheduled</sup>*  
*Marge de partage de capacité programmée telle que définie dans la section 3e. Le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles (cette valeur est nulle pour tous les horizons) ».*

(ii) « [150] *Dans sa demande initiale, le Coordonnateur précise que la norme MOD-004-1 est un prérequis à l'adoption des normes MOD-001, MOD-008 et MOD-029.*

[151] *La Régie rappelle l'exigence E9 de la norme MOD-001-1a, l'exigence E2 de la norme MOD-008-1 et les exigences E7 et E8 de la norme MOD-029-1a qui prévoient l'utilisation de valeurs de la marge de partage de capacité (CBM) dans leurs énoncés ou dans les calculs qu'elles encadrent.*



[...]

[155] Elle réitère que, malgré le rejet de la norme MOD-004-1 et le fait que la CBM soit nulle au Québec, elle juge pertinent d'avoir une norme au Québec qui encadre son calcul.

[156] Par ailleurs, la Régie rappelle que dans le présent dossier, le Coordonnateur demande l'adoption de normes de la NERC qui font référence à la CBM, dont la détermination est également encadrée par la NERC. La Régie est d'avis que l'absence d'une norme relative à la détermination de la CBM crée un vide réglementaire, rendant les normes MOD-001, MOD-008 et MOD-029 incomplètes.

[157] Elle constate que ces normes font référence à la norme MOD-004-1 qui établit la méthodologie de calcul de la CBM et qu'il est, de ce fait, d'autant plus utile et pertinent d'avoir une norme au Québec qui encadre son calcul.

[158] Aussi, la Régie rappelle que les normes MOD-001, MOD-008 et MOD-029, déposées par le Coordonnateur, ne peuvent référer à une CBM qui n'est pas définie de façon normative. Elle est d'avis qu'il serait souhaitable que le Coordonnateur remédie au vide réglementaire causé par l'absence d'une norme encadrant la méthodologie de calcul de la CBM.

[...]

[161] Elle demande au Coordonnateur de soumettre pour adoption, dans le cadre d'un nouveau dossier et après la décision finale qui sera rendue dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les normes MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a, en considérant également les commentaires formulés dans la présente décision et relatifs à la norme MOD-004-1 ».

## **Demande :**

41.1 Compte tenu des préoccupations de la Régie énoncées dans la référence (ii) en lien avec la norme MOD-004-1, veuillez préciser quelle est la position du Transporteur en ce qui a trait à la méthodologie de calcul de la CBM et aux impacts sur le contenu de l'appendice C des Tarifs et conditions.

**42. Références :** (i) Pièce [B-0043](#), p. 134;  
(ii) Dossier R-3949-2015, pièce [B-0008](#), norme MOD-029-1a, p. 3 et 4.

## **Préambule :**

(i) «  $GF_F$  : Grandfathered<sub>firm</sub>  
firm capacity reserved under acquired rights.

$GF_{NF}$  : Grandfathered<sub>non-firm</sub>

*non-firm capacity reserved under acquired rights* ».

(ii) «  $GF_F$  is the firm capacity set aside for grandfathered Transmission Service and contracts for energy and/or Transmission Service, where executed prior to the effective date of a Transmission Service Provider's Open Access Transmission Tariff or "safe harbor tariff." »

[...]

$GF_{NF}$  is the non-firm capacity set aside for grandfathered Transmission Service and contracts for energy and/or Transmission Service, where executed prior to the effective date of a Transmission Service Provider's Open Access Transmission Tariff or "safe harbor tariff" ».

**Demande :**

42.1 Veuillez expliquer le choix du Transporteur d'utiliser le terme « firm capacity reserved » (capacité ferme réservée) en référence (i) plutôt que « firm capacity set aside » (capacité ferme mise de côté) tel que défini dans la norme MOD-029-1a, selon la référence (ii).