

**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 2020**

---

**PERFORMANCE**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#), p. 6;
  - (ii) Décision [D-2019-060](#), p. 118.

**Préambule :**

- (i) « **3 Proposition du Transporteur**

*Eu égard aux constats qui précèdent, le Transporteur considère qu'il est prématuré d'utiliser l'Impact-IFD comme indicateur de performance à être relié au MTÉR. Il demande donc à la Régie son retrait des indicateurs aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR.*

*Conséquemment, en l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie Disponibilité du réseau, le Transporteur propose :*

- *d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau;*
- *de transférer l'indicateur Traitement de la végétation vers la catégorie Sécurité et environnement;*
- *de mettre à jour la pondération des indicateurs en répartissant la pondération de l'Impact-IFD de 12,5 % à travers les autres indicateurs. La répartition proposée maintient à 20 % le poids des indicateurs de fiabilité du service électrique, tenant compte des décisions D-2010-112 et D-2019-060 et accorde à chacun des 7 autres indicateurs un poids en s'inspirant de leur pondération initiale ».*

- (ii) Le tableau A-2 illustre le mécanisme retenu par la Régie pour la liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR à l'aide des résultats des années 2013 à 2017.

	Pondération	2013	2014	2015	2016	2017	Pire	
<b>FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE (40%)</b>								
1	Indice de continuité opérationnel normalisé	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,90	4,90
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	10,00	5,17
<b>DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25%)</b>								
3	Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	12,5%	10,00	10,00	5,14	10,00	10,00	5,14
4	Traitement de la végétation	12,5%	5,71	10,00	4,88	7,46	10,00	4,88
<b>SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (30%)</b>								
5	Taux de fréquence des accidents	15,0%	10,00	10,00	10,00	5,44	10,00	5,44
6	Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00	5,00
7	Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	2,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00
8	Taux de récupération des déversements	10,0%	10,00	10,00	4,83	10,00	10,00	4,83
<b>SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (5%)</b>								
9	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10	Satisfaction des clients de point à point	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
<b>Note globale (%)</b>			<b>84,98%</b>	<b>98,75%</b>	<b>82,35%</b>	<b>89,98%</b>	<b>88,55%</b>	<b>53,14%</b>
<b>Compensation globale (60%/90%)</b>			<b>84,98%</b>	<b>100,00%</b>	<b>82,35%</b>	<b>89,98%</b>	<b>88,55%</b>	<b>0,00%</b>

**Demandes :**

- 1.1 Veuillez indiquer si le Transporteur demande une application de sa proposition aux fins du calcul de l'écart de rendement de l'année 2019.
- 1.2 Dans l'affirmative, veuillez commenter votre demande au regard du principe de non rétroactivité.
- 1.3 Veuillez reproduire le tableau de la référence (ii), en y ajoutant les valeurs associées à l'année 2018 dans une colonne additionnelle.
- 1.4 Veuillez produire le même tableau en considérant, pour chacune des années 2013 à 2018, la méthode proposée par le Transporteur dans le présent dossier (référence (i)).

2. **Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 21;  
(ii) Pièce [B-0007](#), p. 5 et 6;

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente, au tableau 5, la simulation de l'Impact-IFD pour les années 2013 à 2018 à partir des quatre critères retenus par la Régie.

**Tableau 5**  
**Simulation de l'Impact-IFD – 2013 à 2018**

<b>Critères</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Durée	451	377	411	499	411	343
Première Contingence	132	186	186	126	138	80
CHI	107	98	109	138	130	103
Perte de Transit	201	262	300	224	231	206
<b>Total</b>	<b>891</b>	<b>923</b>	<b>1006</b>	<b>987</b>	<b>910</b>	<b>732</b>

Le Transporteur ajoute :

« *Le Transporteur souligne que les critères retenus en font un indicateur non utilisable aux fins de mesure de la performance du réseau et d'établissement de stratégies de maintenance. En conséquence, le Transporteur ne réalisera pas de suivi en continu de cet indicateur et poursuit plutôt ses travaux afin d'optimiser l'indicateur Impact-IFD déposé à la Régie dans son dossier tarifaire 2019* ».

- (ii) « *Dans sa décision D-2019-060, la Régie a ordonné au Transporteur d'utiliser l'indicateur Impact-IFD (avec 7 critères) aux fins des indicateurs de performance en liaison avec le mécanisme de traitement des écarts de rendement ("MTÉR")*

[...]

[...] *De plus, dans un contexte d'amélioration continue, [le Transporteur] a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur.*

*Conséquemment, ces modifications rendent impossible la reproduction des résultats de l'Impact-IFD tels que présentés dans la demande tarifaire 2019 [notes de bas de page omises].*

[...]

En outre, les données historiques qui y sont associées ont été calculées de façon rétrospective et ne constituent pas, par conséquent, un historique réel permettant de calibrer adéquatement la cible, surtout si d'autres itérations sont requises considérant que l'indicateur demeure en rodage.

### **3 Proposition du Transporteur**

*Eu égard aux constats qui précèdent, le Transporteur considère qu'il est prématuré d'utiliser l'Impact-IFD comme indicateur de performance à être relié au MTÉR. Il demande donc à la Régie son retrait des indicateurs aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR.*

*Conséquemment, en l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie Disponibilité du réseau, le Transporteur propose :*

- *d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau [...] ». [nous soulignons]*

#### **Demandes :**

- 2.1 Veuillez expliquer les motifs pour lesquels les quatre critères de l'Impact-IFD sont insuffisants pour mesurer la performance du réseau (référence (i)).
- 2.2 Veuillez présenter les données de l'Impact-IFD (avec 7 critères) pour les années 2013 à 2018 (référence (ii)).
- 2.3 Veuillez présenter l'Impact-IFD avec 4 critères (référence (i)) et l'Impact-IFD avec 7 critères pour l'année 2019 à ce jour (référence (ii)).
- 2.4 Veuillez élaborer sur l'importance d'avoir un indicateur de la Disponibilité du réseau aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR (référence (ii)).
- 2.5 Veuillez élaborer sur les raisons pour lesquelles les données de l'indicateur Impact-IFD, calculées de façon rétrospective, ne permettent pas de calibrer adéquatement la cible (référence (ii)).
- 2.6 Veuillez élaborer sur la probabilité que d'autres itérations soient requises concernant l'indicateur Impact-IFD (avec 7 critères) (référence (ii)).

3. **Référence :** Pièce [B-0007](#), p. 5.

#### **Préambule :**

*« Le Transporteur réitère que l'indicateur Impact-IFD est nouvellement développé et demeure en phase de rodage. D'ailleurs, à partir des premières analyses de résultats, le Transporteur a réalisé*

que certains liens n'étaient pas faits<sup>6</sup>. Il a dès lors commencé à optimiser l'algorithme permettant de constituer, à partir des différents systèmes de l'entreprise, la base de toutes les données requises au calcul de l'IFD. De plus, dans un contexte d'amélioration continue, il a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur ».

À la note de bas de page 6, il est écrit :

« R-4058-2018, [B-0057](#), HQT-13, Document 3.1, p. 5. Figure R3.1 – Aucun CHI n'est lié à la famille d'équipement "Disjoncteur" et seulement la famille "Transformateur" a des CHI liés sur toutes les années ».

**Demandes :**

3.1 Veuillez détailler les modifications apportées à la base de données IFD sous le format du tableau suivant :

Description de la modification	Variation de l'Impact-IFD 2018 suite à la modification					Année du début de la modification dans la base de données IFD
	1-35	36-100	101-200	201-350	>350	

3.2 Veuillez indiquer si, par rapport aux résultats présentés dans la demande tarifaire 2019, la base de données IFD inclut les CHI liés à de nouvelles familles d'équipement, par exemple les disjoncteurs.

3.3 Dans l'affirmative à la réponse précédente, veuillez préciser s'il est techniquement possible d'exclure ces nouvelles familles d'équipement uniquement aux fins du calcul de l'Impact-IFD 2019.

4. **Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 21;  
(ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0066](#), p. 11.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 4, l'indicateur Impact-IFD développé par le Transporteur en suivi de la décision [D-2019-047](#).

**Tableau 4**  
**Critères et poids pour le calcul de l'Impact-IFD**

Critères	Poids	Méthodologie	Détails
Durée(*)	0 à 3	En fonction de la durée de la panne et l'écart-type.	<u>Légende : <math>T = \text{Durée} / \sigma = \text{Écart-type}</math></u> $T > 1 \cdot \sigma = 1$ ; $T > 4 \cdot \sigma = 2$ ; $T > 8 \cdot \sigma = 3$
Première contingence	0 ou 2	S'il y a eu une première contingence = « 2 », sinon « 0 »	
CHI	0 à 3	En fonction des CHI	CHI > 0 = 1 ; CHI > 10000 = 2 ; CHI > 40000 = 3
Pertes de transit	0 ou 1	Si perte de transit ou puissance = « 1 », sinon « 0 »	

(\*) La « durée réelle des indisponibilités » n'est pas disponible. Seul le début et la fin de l'indisponibilité sont disponibles et c'est à partir de ces 2 dates que la durée est calculée. C'est pourquoi le Transporteur utilise un calcul en fonction de l'écart-type des durées d'indisponibilité afin de pallier cette incertitude

(ii) Le Transporteur présente, au tableau R3.6, l'échelle des pondérations par critère de l'IFD-Impact (avec 7 critères).

**Tableau R3.6**  
**Échelle des pondérations par critère**

Critères	Poids	Détail	Méthodologie	Note
Autorisation de l'exploitant	0 @ 1	Critère qui permet de cibler une défaillance d'équipement	Si (#Accord ou #AutorisationTravail) 1 Sinon 0	Un accord ou une autorisation de travail est un numéro accordé par l'exploitant afin de permettre l'accès, sous condition, à l'appareil concerné.
Durée	0 @ 3	En fonction de la moyenne 5 ans de la famille d'équipement	Si Durée > (3 * Écart-type) 3 Si Durée > (2 * Écart-type) 2 Si Durée > (Écart-type) 1 Sinon 0	Pour les années 2013-2017 Écart-type Disjoncteur : 1594hrs Écart-type Non Conv. : 775hrs Écart-type Sectionneur : 5009hrs Écart-type Transformateur : 1139hrs Écart-type XC : 1684hrs Écart-type XL : 1684hrs
Première contingence	0 @ 1		Si "Contingence" 1 Sinon 0	Lorsque requis, l'exploitant inscrit de façon textuelle si la défaillance de l'appareil rend le réseau en première contingence.
Réurrence	0 @ 2	En fonction du nombre de IFD sur l'appareil vs l'historique	Si (Fréq. - Fréq. moy. 5 ans) > 3 2 Si (Fréq. - Fréq. moy. 5 ans) > 2 1 Sinon 0	Compare la fréquence des indisponibilités selon la fréquence moyenne des cinq dernières années.
CHI	0 @ 6	En fonction du nombre de clients et de la durée de la panne	Si QS ratio > 10 et CHI > 75000 6 Si QS ratio > 8 et CHI > 75000 5 Si QS ratio > 6 et CHI > 75000 4 Si QS ratio > 4 et CHI > 75000 3 Si QS ratio > 2 et CHI > 75000 2 Si QS ratio > 10 et CHI < 75000 3 Si QS ratio > 8 et CHI < 75000 2 Sinon 1	QS ratio = IC = Nb.CHI/Nb. Clients
Coût des travaux	0 @ 1		Si \$ attribué 1 Sinon 0	Dollars attribués sans égard au travail effectué.
Perte transit	0 @ 1	En fonction d'une perte de puissance si CHI = 0	Si "%perte%" et comme "%mw%", "%m%" ou "%mva%" 1 Sinon 0	Lorsque requis, l'exploitant inscrit de façon textuelle la perte ou l'indisponibilité en MW, MX ou MVA causé par la défaillance de l'appareil en question.

**Demandes :**

- 4.1 Veuillez expliquer les modifications apportées aux quatre critères de l'indicateur Impact-IFD développé en suivi de la décision [D-2019-047](#).
- 4.2 En ce qui a trait au critère Durée :
- 4.2.1 veuillez préciser le pourcentage des indisponibilités forcées dont la durée est inférieure à un écart-type;
- 4.2.2 Veuillez expliquer pourquoi seules les interruptions forcées d'une durée supérieure à un écart-type sont considérées;
- 4.2.3 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur utilise l'écart-type de la durée des IF par famille d'équipement plutôt que l'écart-type de la durée des IF pour toutes les familles d'équipement confondues.
- 4.3 En ce qui a trait au critère CHI, veuillez justifier le choix des seuils.
- 5. Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 24;  
(ii) Décision [D-2019-047](#), p. 20, par. 60.

**Préambule :**

(i) « Les quatre premiers éléments sont disponibles au début de l'été pour l'année suivante. Par contre, la puissance disponible acheminable est évaluée entre les mois de décembre de l'année en cours et février de l'année suivante, soit au moment où la planification des retraits se termine. La période de retraits du Transporteur, ayant un impact sur le réseau de transport, se situe entre la mi-mars et la mi-novembre puisqu'en dehors de ces dates, il lui est très difficile de respecter la planification étant donné les impondérables liés à la température.

[...]

*Ainsi, le Transporteur ne peut donc pas fournir la courbe future de prévision des marges disponibles pour l'année 2020, comme demandé, puisqu'il ne possède pas actuellement toute l'information pertinente pour se faire ».*

(ii) « Elle [La Régie] ordonne également au Transporteur de déposer dans les prochains dossiers tarifaires la courbe future de prévision des marges disponibles et les données pertinentes aux fins de la planification des retraits ».

**Demandes :**

- 5.1 La Régie comprend que si une prévision de la puissance disponible acheminable pour l'année 2020 était effectuée en ce jour, elle serait moins précise que l'évaluation qui sera effectuée entre décembre 2019 et février 2020. Veuillez néanmoins indiquer si le



Transporteur dispose d'une telle prévision préliminaire pour la puissance disponible acheminable 2020.

5.1.1 Dans l'affirmative, veuillez présenter une courbe de prévision préliminaire des marges disponibles du réseau de transport en 2020 et la commenter.

5.1.2 Dans la négative, veuillez justifier l'absence d'une telle prévision dans la planification à moyen terme et à long terme du réseau de transport.

5.2 Veuillez expliquer le processus de planification des retraits pour 2020, en vous appuyant sur les données et les hypothèses pertinentes.

5.3 Veuillez déposer la courbe de prévision des marges disponibles du réseau de transport pour l'année 2019 qui, selon la référence (i), serait actuellement disponible.

- 6. Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 7;  
 (ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0019](#), p. 8 et 9.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente, au tableau 1, les résultats des indicateurs de performance reconnus à ce jour par la Régie sur la période de 2013 à 2018. Les indicateurs de « *Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes* » se présentent comme suit :

	Unités de mesure	Résultats						
		2013	2014	2015	2016	2017	Moy. 5 ans	2018
38 Indicateurs environnementaux								
39 <u>Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes</u>								
40 ▪ Superficie totale des emprises à entretenir	Hectares	170 246	170 237	172 709	172 981	176 745	172 580	179 144
41 ▪ Superficie traitée mécaniquement	Hectares	11 619	20 312	11 011	12 010	17 294	14 449	13 977
42 ▪ Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	86	82	705	255	864	398	798
43 ▪ Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	11 705	20 394	11 718	12 265	18 158	14 848	14 775

(ii) « Année de base 2018 versus année témoin 2018 (R-4012-2017)  
 [...] le Transporteur vise à réaliser, comme planifié lors du dossier, un niveau de traitement des emprises supérieur à celui de l'année historique pour atteindre 20 000 hectares. »

**Demande :**

6.1 Veuillez expliquer la diminution du niveau de traitement des emprises en 2018.

## SUIVI DE DÉCISION

**7. Référence :** Dossier R-4085-2019, décision [D-2019-075](#), p. 4 et 8, par. 2, 24 et 25.

**Préambule :**

« [2] Le projet consiste en la vente de deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque ainsi que de six fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin. Cette vente donne suite à l'Entente Hydro-Québec – Atikamekw Nehirowisiw (2015) conclue dans le cadre de la réalisation du projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

[...]

**[24] La Régie prend acte de l'intention du Transporteur de proposer le traitement comptable et financier des produits des ventes à l'occasion du premier dossier tarifaire qui suivra la date de leur réception.**

**[25] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par suivi administratif, de la date des transactions et de la réception des produits des ventes afin qu'elle puisse assurer un suivi adéquat de la situation ».**

**Demande :**

7.1 Veuillez indiquer si, à ce jour, le Transporteur a reçu les produits des ventes des fibres optiques cités en référence. Dans l'affirmative, veuillez indiquer la date de réception et proposer un échéancier ainsi qu'un traitement comptable et financier des produits reçus. Dans la négative, veuillez indiquer à quel moment le Transporteur prévoit recevoir les produits des ventes des deux fibres optiques.

**MODALITES DE DISPOSITION DU COMPTE D'ECARTS ET DE REPORTS –  
 PROJET DE REFECTION D'UN COMPENSATEUR SYNCHRON ET DES SYSTEMES  
 CONNEXES DU POSTE DE LA MANICOUAGAN – ABANDON DES TRAVAUX LIES AU CS23**

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6;
  - (ii) Pièce [B-0011](#), p. 16;
  - (iii) Pièce [B-0011](#), p. 8, tableau 1;
  - (iv) Pièce [B-0011](#), p. 31 et 32.

**Préambule :**

- (i) « Selon les PCGR des États-Unis, les coûts liés à l'abandon de projets sont comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel un tel abandon se réalise, à la suite de l'obtention des approbations nécessaires ».
- (ii) Le Transporteur présente un tableau relatif aux coûts d'abandon des travaux liés au CS23 :

**Tableau 9  
 Détail des coûts nets prévus – Abandon des travaux liés au CS23 (M\$)**

1	<b>Coûts totaux cumulés - 30 avril 2019</b>	<b>83,8</b>
2	Mise en service du CS24 en 2016	54,7
3	Coûts résiduels pour CS 24 2016-2017	5,1
4	Coûts récupérables relatifs à du matériel / appareillage acquis	6,0
5	<b>Coûts nets réels cumulés – CS23 et systèmes connexes - 30 avril 2019 (1-2-3-4)</b>	<b>18,0</b>
6	Coûts résiduels prévus à venir à la suite de l'abandon du volet CS23 et systèmes connexes	11,1
7	<b>Coûts nets prévus à radier (5-6)</b>	<b>29,1</b>

- (iii) Le Transporteur présente le détail du revenu requis 2020, dont la rubrique « *Projet poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23* » sous la catégorie « *Facteurs Y 2020* ».
- (iv) Le Transporteur présente les caractéristiques du MRI reconnues par la Régie dont ceux relatifs aux Facteurs Y et Z.

Exclusions (Y)	Critères : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Récurrence des éléments de coûts</li> <li>2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts</li> <li>3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur</li> <li>4. Seuil de matérialité de 15 M\$</li> </ol>
----------------	--

Exogènes (Z)	Critères : <ol style="list-style-type: none"><li>1. Éléments de coûts imprévus durant la période du MRI</li><li>2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts</li><li>3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur</li><li>4. Seuil de matérialité de 15 M\$</li></ol>
--------------	---

**Demandes :**

- 8.1 Veuillez préciser et déposer la norme incluse aux PCGR des États-Unis qui prescrit que les coûts liés à l'abandon de projets sont comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel un tel abandon se réalise, tel que mentionné à la référence (i).
- 8.2 Veuillez indiquer si le montant de 29,1 M\$ calculé à la référence (ii) a été inclus à la base de tarification du Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez indiquer le mois et l'année d'inclusion à la base de tarification et justifier cette addition.
- 8.3 En lien avec la référence (iv), veuillez justifier la demande de présenter en Facteur Y les coûts de 29,1 M\$ de la référence (ii) relatifs au Projet poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23 au regard de chacun des critères du Facteur Y.
- 8.4 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le Transporteur demande que les coûts soient traités en Facteur Y plutôt qu'en Facteur Z. Veuillez notamment justifier le fait de considérer ces éléments de coûts comme étant récurrents plutôt que de les considérer comme étant des « éléments de coûts imprévus durant la période du MRI ».

**FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS (FACTEUR C)**

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0011](#), tableau 4, p. 11;
  - (ii) Pièce [B-0011](#), p. 20 à 22.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente le calcul du Facteur C pour l'année 2020 :

**Tableau 4**  
**Facteur C 2020 (M\$)**

	Année témoin 2020
1 <b>Mises en service des projets en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues<sup>1</sup></b>	<b>233,0</b>
2 <b>Mises en service des projets en maintien et amélioration de la qualité du service<sup>2</sup></b>	<b>24,5</b>
3 <i>Poste Chénier - Remplacement équipements</i>	<i>10,3</i>
4 <i>Reconstruction lignes à 120 kV à Gatineau</i>	<i>7,1</i>
5 <i>Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île</i>	<i>6,3</i>
6 <i>Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs</i>	<i>0,5</i>
7 <i>Poste Judith-Jasmin</i>	<i>0,3</i>
8 <b>Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation</b>	<b>13,4</b>
9 <i>Projet de raccordement des clients du Distributeur</i>	<i>14,2</i>
10 <i>Autres</i>	<i>(0,8)</i>
11 <b>Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation</b>	<b>(9,4)</b>
12 <i>Intégration des projets cogénération biomasse PAÉ 2011-01</i>	<i>(9,4)</i>
13 <b>TOTAL</b>	<b>261,5</b>
14 Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service liées aux projets d'investissement en croissance ainsi que certaines mises en service liées aux projets en maintien et amélioration de la qualité du service	1,509%
15 <b>Facteur de croissance des activités</b>	<b>3,9</b>

<sup>1</sup> Mises en service apparaissant au tableau 2 de la pièce HQT-6, Document 1.

<sup>2</sup> Selon une autorisation spécifique en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

La ligne 1 du tableau renvoie au tableau 2 de la pièce [B-0012](#), qui prévoit un montant de 233,0 M\$ pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

Aux lignes 8 et 9, le Transporteur prévoit un montant additionnel pour tenir compte de contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné qu'il en assume les charges d'entretien et d'exploitation.

(ii) « **8.1 Facteur de croissance des activités (Facteur C)**

*Dans la décision D-2019-060<sup>17</sup>, la Régie se questionne sur les référentiels à utiliser dans le calcul du Facteur C et demande :*

« ...de considérer et commenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les options suivantes :

- les MES de l'année témoin, soit l'approche actuelle, en précisant si les MES considérées sont des valeurs de la moyenne des 13 soldes;
- les dernières MES réelles disponibles, soit une approche semblable à l'établissement du Facteur CK, utilisé dans la formule paramétrique relative aux dépenses en capital, et du Facteur I ».

Voici les commentaires du Transporteur sur les deux options de la Régie.  
(ligne 1 du tableau de la référence (i))  
[...]

### **Option 2**

*Le Transporteur comprend que la deuxième option présentée par la Régie consiste à déterminer le Facteur C sur la base des MES réelles. À titre illustratif, pour déterminer le Facteur C de l'année témoin projetée 2020 du présent dossier, le Transporteur devrait utiliser les MES réelles de l'année 2018.*

*Le Transporteur juge que cette option pourrait créer une discordance au niveau des CEE occasionnées par les ajouts au réseau de transport, compte tenu du fait que les MES n'évoluent pas de façon stable dans le temps, mais plutôt par bonds.*

*Ainsi, dans l'hypothèse où pour l'année témoin projetée 2020 (année t+1) le niveau de MES était important et que celui des MES réelles 2018 (année t-1) était faible, alors le Transporteur obtiendrait des CEE inférieures aux besoins prévus et devrait conséquemment absorber un déficit sur les CEE liées à de nouveaux actifs, dont le plein financement ne serait obtenu que deux années plus tard, soit à l'année 2022.*

*Également, puisque le calcul du Facteur C est basé sur l'appendice J des Tarifs et conditions, il doit y avoir un appariement entre les CEE demandées selon les MES prévues de projets d'investissement de la catégorie Croissance avec celles demandées aux clients lors de la détermination des excédents aux ajouts au réseau des clients du Transporteur. Dans le cas contraire, une distorsion serait créée ».*

### **Demandes :**

- 9.1 Veuillez préciser si le montant de 233,0 M\$ (ligne 1 du tableau de la référence (i)) est un montant net des contributions à recevoir en lien avec l'entretien et l'exploitation (ie. que les montants liés aux contributions à recevoir y ont été soustraits).
- 9.2 Veuillez expliquer l'addition des montants liés à « l'effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation » (lignes 8 à 10 de la référence (i)).
- 9.3 Veuillez expliquer pourquoi à la référence (i), la ligne 9 a un effet à la hausse sur le montant du Facteur C, que la ligne 10 a un effet à la baisse alors qu'elles sont sous la même rubrique

*« l'effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation ».*

- 9.4 Veuillez préciser si le montant de 233,0 M\$ (ligne 1 du tableau de la référence (i)) inclut les remboursements pour les postes de départ pour lesquels le Transporteur n'assume pas les frais d'entretien et d'exploitation.
- 9.5 Veuillez expliquer la soustraction des montants liés aux *« remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation »* à la ligne 11 de la référence (i).
- 9.6 Veuillez fournir le calcul du Facteur C en fonction des MES réelles 2018 des catégories Croissance des besoins de la clientèle et des autorisations spécifiques en Maintien et amélioration de la qualité du service, soit l'option 2 de la référence (ii).
- 9.7 Veuillez fournir un ordre de grandeur, sur l'horizon d'un cycle de MRI, des écarts entre le référentiel utilisé à la référence (i) et le référentiel dont il est question à la référence (ii), soit des données réelles. Veuillez commenter.

#### PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- 10. Références :** (i) Pièce [B-0012](#);  
(ii) Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 149, par. 610.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur a retranché beaucoup d'informations au document « Planification du réseau de transport ». Ce faisant, il a fait disparaître l'information relative à la condition de pointe de charge exceptionnelle, condition correspondant à une pointe de 4 000 MW supérieure à la pointe de charge normale.

(ii) En suivi de décision de la Régie, le Transporteur doit, dans le cadre des dossiers tarifaires, informer la Régie de tout projet visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle, dès que ce projet est identifié.

**Demande :**

10.1 Veuillez confirmer si des projets visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle sont prévus aux investissements en 2020.

10.1.1 Dans l'affirmative, veuillez préciser la nature, l'échéancier et les coûts de chacun des projets.

- 11. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 7;
  - (ii) [Rapport annuel 2018 du Transporteur](#), p. 53 et 54;
  - (iii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0045](#), p. 17, R6.2.

**Préambule :**

- (i) Concernant le projet de ligne dans le sud du réseau de transport, le Transporteur indique :

*« Pour donner suite à la préoccupation exprimée par la Régie au sujet du projet de ligne dans le sud du réseau de transport, le Transporteur mentionne que les renseignements recueillis au cours du printemps 2019 sur les coûts de rehaussement de la capacité thermique des lignes à 735 kV entre les postes de Lévis et de la Nicolet (7005 et 7035) lui ont permis de conclure que ce projet n'est pas la solution la plus économique ». [note de bas de page omise]*

- (ii) Au Rapport annuel 2018 du Transporteur, ce dernier présente les coûts des travaux relatifs à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons. Il mentionne également :

*« Pour faire suite à la demande de la Régie dans la décision D-2016-093 (paragraphe 67), le Transporteur souhaite informer la Régie que les études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau de transport ont été complétées. Ces études concluent que ce projet de ligne n'est pas la solution la plus économique. Par conséquent, ce projet de ligne dans le sud du réseau de transport n'est pas retenu ».*

- (iii) En réponse à la Régie, le Transporteur apporte certains éclaircissements concernant le projet de construction d'une ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons :

*« Le Transporteur rappelle qu'au-delà de la frontière de son réseau avec le New Hampshire, la ligne à 320 kV sera raccordée à la ligne proposée par les promoteurs du projet Northern Pass (« NPT »), avec lesquels il coordonne le développement des ajouts sur son propre réseau.*

*À la suite de la récente décision de la Cour suprême du New Hampshire, les promoteurs du projet NPT indiquent le 25 juillet 2019 que la réalisation de cette ligne n'est désormais plus probable.*

*En ce qui a trait à la ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons, le Transporteur évalue les suites à donner à ce projet sur son réseau à la lumière de ces éléments récents ». [notes de bas de page omise]*

**Demandes :**

- 11.1 Selon les références (i) à (iii), le Transporteur confirme l'abandon du projet de ligne dans le sud du réseau de transport, cependant il mentionne qu'il évalue les suites à donner au projet de ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons. Suite à la décision



de la Cour suprême du New Hampshire, veuillez préciser quelles sont les suites possibles prévues par le Transporteur concernant le projet du poste des Cantons.

- 11.2 Veuillez préciser comment le Transporteur entend traiter les montants déjà investis dans les projets de ligne dans le sud du réseau de transport et de ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons

**MODALITÉS D'APPLICATION DES SERVICES DE COMPENSATION  
D'ÉCARTS DE RÉCEPTION ET LIVRAISON**

- 12. Références :** (i) Pièce [B-0015](#), p. 5;  
(ii) Pièce [B-0015](#), p. 10 à 12.

**Préambule :**

(i) « *Les modalités d'application actuellement en vigueur dans les Tarifs et conditions pour les Services rendus par le Producteur ont été modifiées en 2012, afin de les adapter au contexte commercial prévalant en Amérique du Nord et pour référer à l'adoption, par la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC »), des ordonnances 890 et 890-A. Ces modifications avaient entre autres pour but de permettre le règlement financier des écarts d'énergie, plutôt que la compensation par échanges d'énergie. Celles-ci ont été approuvées par la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans la décision D-2012-010* ». [notes de bas de pages omises]

(ii) Le Transporteur présente les modifications proposées par le Producteur.

**Demandes :**

- 12.1 Veuillez préciser si d'autres ordonnances visant les modalités d'application des services d'écart de réception et livraison, plus particulièrement leur tarification, ont été rendues après les ordonnances 890 et 890-A. Le cas échéant, veuillez identifier les ordonnances et les extraits pertinents.
- 12.2 Veuillez préciser si, de l'avis du Transporteur, les modifications proposées au présent dossier sont conformes aux ordonnances de la FERC pertinentes en la matière. Veuillez expliciter.
- 12.3 La Régie constate que la pièce B-0015 a été préparée par le Producteur. Veuillez préciser les motifs propres au Transporteur pour faire siennes les modifications demandées par le Producteur.

- 13. Références :** (i) Pièce [B-0015](#), p. 8 et 9;  
(ii) Pièce [B-0015](#), p. 10 à 12.

**Préambule :**

(i) « *Cependant, le Producteur juge que c'est en partie en raison de la méthode de prise en compte de ces Frais applicables que les modalités d'application actuelles des Services offrent des occasions d'arbitrage. En effet, le Producteur est d'avis que l'addition et la soustraction des Frais applicables devraient être inversées pour que le prix décrémental ou incrémentiel qui résultera du calcul soit cohérent respectivement avec la transaction de vente ou d'achat déclenchée par un client du service de transport.*

*Avec la formule actuelle, lorsqu'un client du service de transport est en position de vendeur, les Frais applicables sont traités comme s'il était en position d'acheteur. A contrario, lorsqu'un client du service de transport est en position d'acheteur, les Frais applicables sont traités comme s'il était en position de vendeur.*

*Il en résulte alors qu'un client du service de transport peut régulièrement se retrouver (tous écarts confondus) dans une position où le prix décrémental ou incrémentiel qu'il reçoit ou paye respectivement dans le cadre du Service, s'avère plus avantageux que ce qu'il aurait pu recevoir s'il avait hypothétiquement été sur les marchés à la même heure, lui fournissant des occasions d'arbitrage.*

*Cette affirmation est supportée par une analyse réalisée par le Producteur sur une série d'heures, reflétant une variété de scénarios possibles.*

**3.3 Nécessité d'introduire des seuils de prix aux tranches 2 et 3**

*Un regard pointu sur les écarts horaires des programmes de certains mois fait ressortir le besoin d'introduire des seuils de prix pour inciter davantage les clients du service de transport à utiliser tous les moyens possibles pour limiter leurs écarts de réception ou de livraison d'énergie par rapport à leurs programmes.*

*À titre d'exemples, des volumes importants d'écarts positifs ont été constatés pour les mois de mai 2016, mai 2017 et octobre 2017. À eux seuls, ces volumes représentent respectivement 51 %, 36 % et 31 % des écarts positifs pour l'année entière.*

**Tableau 2**  
**Écarts positifs mensuels et proportions annuelles**

Année	Écart positif (GWh)	% vs écart positif annuel
Mai 2016	13,0	51 %
Mai 2017	8,9	36 %
Octobre 2017	7,6	31 %

- En mai 2016, 564 heures sur 744 (76 %) étaient en écart positif. De plus, 51 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW.
- En mai 2017, 532 heures sur 744 (72 %) étaient en écart positif et 12 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW. De plus, certains de ces écarts ont atteint des niveaux de plus de 100 MW (26 heures), allant même parfois au-delà de 200 MW (14 heures);
- En octobre 2017, 619 heures sur 744 (83 %) étaient en écart positif et 27 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW.

*Le Producteur souhaite ainsi réintroduire des seuils de prix aux tranches 2 et 3 pour ne pas encourager l'utilisation des Services comme solution alternative pour un client du service de transport qui chercherait, à titre d'exemple, à obtenir des revenus en produisant de l'énergie avec de l'eau qui devrait autrement être déversée ». [nous soulignons]*

(ii) Les nouvelles modalités proposées par le Producteur incluent notamment la présence des prix minimaux et maximaux suivants :

- Prix incrémentiel tranches 2 et 3 (prix minimal) : 15,00 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 1 (prix maximal) : 5,00 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 2 (prix maximal): 1,85 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 3 (prix maximal): 0 \$CA/MWh.

#### **Demandes :**

- 13.1 Veuillez élaborer sur les conditions pouvant donner lieu à des écarts de réception, en particulier, ceux associés aux volumes importants constatés en mai et octobre (ex. : conditions saisonnières). Dans votre réponse, veuillez préciser si la condition est associée à un écart positif (livraison supérieure à la programmation) ou négatif (livraison inférieure à la programmation) et si elle est indépendante de la volonté du client point à point.
- 13.2 La Régie comprend de la référence (i) que le déversement éviterait une livraison supérieure à la programmation et est donc une alternative à l'utilisation du service. Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie.
- 13.3 Veuillez identifier les autres moyens à la disposition des clients pour limiter leurs écarts de réception ou de livraison d'énergie par rapport à leurs programmes en précisant si le moyen sert à éviter un écart positif (livraison supérieure à la programmation) ou négatif (livraison inférieure à la programmation).
- 13.4 Veuillez démontrer, à l'aide d'exemples chiffrés, que le Service actuel peut s'avérer plus avantageux que les prix en vigueur sur les marchés et ce, en raison de la manière dont les Frais applicables sont considérés. Veuillez fournir des exemples tant pour l'application du prix incrémentiel que pour l'application du prix décrémental.

13.5 Veuillez expliquer comment chacun des prix maximal et minimal cités à la référence (ii) ont été déterminés. Dans votre réponse, veuillez notamment :

- justifier l'insertion d'un prix décrementiel maximal pour la tranche 1;
- expliquer que l'ajustement demandé pour les Frais applicables ne soit pas suffisant.

13.6 Veuillez préciser dans quelle proportion du temps les prix prévus à la référence (ii) auraient été appliqués au lieu des prix de marchés au cours des trois dernières années.

#### CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS

- 14. Références :** (i) Pièce [B-0018](#), p. 10 et 11;  
(ii) Dossier R-4058-2018, pièce [A-0043](#), p. 216 et 217.

#### Préambule :

- (i) « **2.2.2 Remboursements depuis 2009**

*Depuis 2009, le Transporteur a procédé à 34 remboursements de réseaux collecteurs éoliens. De ce nombre, 7 parcs éoliens ont atteint le niveau maximal possible de 185 \$/kW, incluant les FEE applicables de 15 %.*

*Le tableau suivant résume les données par appel d'offres éolien.*

**Tableau 6**  
**Remboursement des réseaux collecteurs par appel d'offres éoliens depuis 2009**

Appel d'offres	Nombre de parcs éoliens	Réseaux collecteurs remboursés depuis 2009	Réseaux collecteurs ayant atteint le seuil de 185 \$/kW
A/O 2003-02	7	5	1
A/O 2005-03	15	15	0
Rivière Nouvelle*	1	1	1
A/O 2009-02	12	10	4
A/O 2013-01	3	3	1
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>7</b>

(\*) Contrat gré à gré.

*Cette situation s'explique essentiellement par le fait que les seuils de remboursement des réseaux collecteurs étaient tributaires des maximums applicables en vertu des contrats d'approvisionnement en électricité (« CAE ») approuvés par la Régie dans le cadre des derniers appels d'offres éoliens d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Rappelons que ces conditions contractuelles, dans le cas notamment des appels d'offres A/O 2003-02 et A/O 2005-03, étaient établies en partie sur la base des paramètres des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « Tarifs et conditions ») en vigueur avant la décision D-2009-015 établissant le nouveau seuil maximum de 185 \$/kW pour le remboursement des réseaux collecteurs éoliens. Pour les appels d'offres subséquents, c'est la règle de la valeur réelle des coûts encourus, jusqu'à concurrence du moindre de la valeur maximale du réseau collecteur convenue dans les contrats (RCmax) ou de la contribution maximale de 185 \$/kW, qui explique les résultats.*

*Ainsi et tel que mentionné dans les dossiers tarifaires antérieurs, ces résultats ne permettent pas une appréciation fiable du coût réel encouru par les producteurs pour leurs réseaux collecteurs et sont, a fortiori, d'utilité très limitée pour déterminer la contribution maximale de façon prospective ». [nous soulignons, notes de bas de page omises]*

(ii) « R. C'est certain que ça serait une information intéressante pour nous là d'avoir toutes les pièces justificatives. Le seul enjeu peut-être, qu'on voit lié à ça c'est qu'il y a un coût, hein, pour produire toute ces pièces-là pour les promoteurs. Donc, une des raisons, parce qu'on leur avait déjà demandé et puis c'est certain que les promoteurs, de ramasser toute l'information des coûts réels, c'est quand même un travail qui est assez substantiel, ça fait que c'est pour ça que souvent, ils vont nous donner les grosses pièces, ce qui est suffisant pour accoter, si on veut, le seuil du montant qui est prévu de remboursement là de leur poste de départ, ça c'est un enjeu ».

#### **Demandes :**

- 14.1 La Régie comprend que pour les appels d'offres subséquents à l'A/O 2005-03, le Transporteur a obtenu davantage d'informations sur les coûts réels encourus. Veuillez confirmer la compréhension de la Régie en précisant si le projet Rivière-Nouvelle, qui relève d'un contrat gré à gré, a aussi été traité selon la règle de la valeur réelle des coûts encourus.
- 14.2 La Régie comprend de la référence (iii) que lorsque le montant de remboursement pour le réseau collecteur atteint un maximum prévu, le promoteur n'a pas à fournir toutes les pièces liées au remboursement, mais seulement celles lui permettant de récupérer le montant maximal prévu. Il est, dans ce cas, impossible d'avoir l'information sur le coût réel des équipements. Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie.
- 14.3 Dans le cas où le remboursement n'atteint pas le maximum prévu, veuillez préciser si les promoteurs doivent fournir l'ensemble des pièces justificatives permettant au Transporteur de disposer des coûts réels pour le remboursement des réseaux collecteurs.