

## **Faits saillants de la demande tarifaire 2020**



**Table des matières**

**1 Introduction.....5**  
**2 Revenus requis .....6**  
**3 Sujets particuliers.....8**  
**Annexe 1 Principaux suivis découlant des décisions D-2019-047 et D-2019-060..... 10**  
**Annexe 2 Organigrammes ..... 11**

**Liste des tableaux**

**Tableau 1 Évolution des revenus requis 2019 à 2020 (M\$)..... 7**



## 1 Introduction

1 Le Transporteur demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'établir les tarifs et conditions  
2 des services de transport applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour lui permettre  
3 de récupérer les revenus requis prévus de 3 488 M\$ par une hausse tarifaire de 0,9 %.  
4 Ainsi, le tarif annuel s'établit à 79,27 \$/kW/an, comparativement à 78,56 \$/kW/an pour 2019.

5 Cette demande couvre la deuxième année d'application du MRI approuvé par la Régie<sup>1</sup>.  
6 Ainsi, une part des revenus requis de 2020 du Transporteur est maintenant établie au moyen  
7 d'une Formule d'indexation, alors que les autres coûts, notamment ceux liés aux  
8 investissements (amortissement et rendement associé) continuent d'être établis sur la base  
9 de la méthode du coût du service.

10 Dans le contexte de cette nouvelle approche réglementaire, la présente demande témoigne  
11 d'un important effort d'allégement, notamment par les mesures suivantes :

- 12 • présentation des informations pertinentes à l'établissement des tarifs 2020, certaines  
13 informations étant dorénavant présentées uniquement à l'année 1 (recalibrage) du  
14 prochain MRI ;
- 15 • retrait d'informations non disponibles en contexte de MRI ;
- 16 • refonte d'informations en fonction des caractéristiques du MRI ;
- 17 • allégement des textes, mise en perspective des éléments déterminants et  
18 présentation en annexe d'informations complémentaires ;
- 19 • regroupement d'informations de même nature dans une même pièce ;
- 20 • retrait de l'information considérée redondante ou déjà présentée dans les rapports  
21 annuels du Transporteur.

22 Ainsi, pour cette demande tarifaire 2020 et les suivantes, le Transporteur a revu la structure  
23 de sa preuve en retenant les pièces suivantes :

24 HQT-1 Faits saillants ;

25 HQT-2 Performance – Résultats et perspectives ;

26 HQT-3 Modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables  
27 réglementaires ;

28 HQT-4 Politique financière et coût du capital ;

29 HQT-5 Revenus requis du service de transport ;

---

<sup>1</sup> [D-2018-001](#), [D-2019-060](#).

- 1 HQT-6 Planification du réseau de transport ;
- 2 HQT-7 Commercialisation, besoins et revenus des services de transport ;
- 3 HQT-8 Répartition du coût du service ;
- 4 HQT-9 Tarifs et conditions des services de transport.

5 Il tient compte, dans les pièces visées, de l'entrée en vigueur du seuil de 65 M\$ pour les  
6 projets d'investissements devant faire l'objet d'une autorisation spécifique requise de la part  
7 de la Régie<sup>2</sup>.

8 Le Transporteur présente en outre les suivis découlant des décisions D-2019-047 et  
9 D-2019-060 aux pièces indiquées au tableau de l'annexe 1 de la présente pièce. Pour ce qui  
10 est spécifiquement des suivis relatifs aux pertes et au taux de pertes de transport, les travaux  
11 réalisés<sup>3</sup>, entre autres depuis le dépôt de sa demande tarifaire 2019, permettent au  
12 Transporteur de confirmer la validité de ses taux. Il a aussi développé des améliorations qui  
13 assurent d'ores et déjà un gain en robustesse du processus de calcul.

14 Par ailleurs, l'organigramme de la division Hydro-Québec TransÉnergie, ainsi que celui de la  
15 Haute direction d'Hydro-Québec<sup>4</sup> sont présentés à l'annexe 2 de la présente pièce.

## **2 Revenus requis**

16 Le Transporteur prévoit des revenus requis de 3 488 M\$ pour l'année témoin 2020,  
17 représentant une hausse de 73 M\$ par rapport à ceux autorisés pour 2019, comme illustré  
18 au tableau suivant.

---

<sup>2</sup> *Règlement modifiant le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, D. 789-2019, (2019) 151 G.O.Q. II, 2863, art. 1 et 2 ; corollairement, demande de révision à la hausse de 5 à 15 M\$ du seuil aux fins de la présentation isolée des mises en service par projet.

<sup>3</sup> HQT-6, Document 1.1.

<sup>4</sup> D-2018-021, [par. 26](#).

**Tableau 1  
Évolution des revenus requis 2019 à 2020 (M\$)**

	<b>Approuvé 2019 (1)</b>	<b>Année témoin 2020 (2)</b>	<b>Écarts (3) = (2) - (1)</b>
1 <b>Coûts couverts par la Formule d'indexation et Facteur de croissance des activités</b>	<b>902,6</b>	<b>918,7</b>	<b>16,1</b>
2 <b>Facteurs Y</b>	<b>2 506,6</b>	<b>2 557,2</b>	<b>50,6</b>
3 Rendement sur la base de tarification	1 502,0	1 539,1	37,1
4 Amortissement	1 048,9	1 115,6	66,7
5 Coût de retraite	(45,3)	(44,3)	1,0
6 CÉR liés aux Facteurs Y	1,0	(53,2)	(54,2)
7 <b>CÉR - Pré-MRI</b>	<b>20,1</b>	<b>26,3</b>	<b>6,2</b>
8 <b>CÉR - Rendement à remettre à la clientèle</b>	<b>(28,2)</b>	<b>(14,1)</b>	<b>14,1</b>
9 <b>Coûts non récurrents</b>	<b>13,6</b>	<b>0,0</b>	<b>(13,6)</b>
10 <b>REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT</b>	<b>3 414,7</b>	<b>3 488,1</b>	<b>73,4</b>
	Hausse des revenus requis du Transporteur 2,1%	Hausse de tarif requise au 1 <sup>er</sup> janvier 2020 0,9%	

1 Cette hausse est principalement attribuable à un fort volume de mises en service que le  
2 Transporteur est confiant de réaliser pour l'année 2020<sup>5</sup>.

3 Malgré les résultats des indicateurs associés à la fiabilité du service qui sont comparables à  
4 ceux des dernières années, le Transporteur constate que les indicateurs qui mesurent l'état  
5 des actifs confirment ses préoccupations concernant les enjeux associés au vieillissement  
6 des actifs.

7 En effet, la tendance des heures associées à la maintenance préventive comparée à celle  
8 des heures associées à la maintenance corrective, le taux de risque mesuré en maintenance  
9 conditionnelle<sup>6</sup> et le nombre d'occurrences des indisponibilités forcées dues aux défaillances  
10 (« IFD ») sont à la hausse et demeurent largement au-dessus des valeurs historiques.  
11 Ainsi, malgré les efforts du Transporteur et la hausse du budget de maintenance, ce dernier  
12 n'a pas été en mesure de réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée, tout comme  
13 en 2017, augmentant ainsi l'accumulation du retard en maintenance à plus de 15 % en 2018.

<sup>5</sup> HQT-5, Document 1, sections 9.2.1 et 9.2.2.

<sup>6</sup> Ce taux représente le risque associé aux défaillances connues.

1 Ce cumul de retard produit un effet d'entraînement (ou de spirale). Ainsi, le déplacement des  
2 heures pour réaliser la maintenance préventive vers des heures en maintenance corrective  
3 ou vers un remplacement en urgence (bris) s'accroît. Comme la maintenance corrective ou  
4 le remplacement en urgence (bris) sont beaucoup plus coûteux, moins d'équipements seront  
5 visés. De plus, les indisponibilités forcées vont augmenter, ce qui entraînera des effets  
6 perturbateurs dans l'exploitation.

7 Dans ce contexte, le Transporteur juge que son défi est très grand, dans les prochaines  
8 années, afin de s'assurer de maintenir la fiabilité et la qualité des services de transport offerts  
9 à l'ensemble de sa clientèle.

### **3 Sujets particuliers**

10 Certains sujets particuliers sont visés par la présente demande.

#### ***Projet poste Manicouagan – Réfection CS24 – Abandon des travaux liés au CS23***

12 Parmi les comptes d'écarts et de reports (« CÉR ») liés aux Facteurs Y, le Transporteur  
13 propose, dans la présente demande, de disposer des coûts réels portés au CÉR<sup>7</sup> dont il a  
14 demandé la création dans le dossier R-4093-2019. Ce CÉR est destiné à comptabiliser tous  
15 les coûts relatifs à l'abandon des travaux liés au CS23<sup>8</sup>. Ainsi, les revenus requis de 2020  
16 incluent des coûts nets prévus plus intérêts de 29,5 M\$ quant à ce CÉR<sup>9</sup>.

#### ***Demande de retrait de l'indicateur Impact-IFD – Évaluation de la performance dans le cadre du MTÉR***

19 L'indicateur Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances des équipements  
20 (« Impact-IFD »)<sup>10</sup> est nouvellement développé et demeure en phase de rodage. Il ne satisfait  
21 pas les critères favorisant le choix des indicateurs de performance à être reliés au mécanisme  
22 de traitement des écarts de rendement (« MTÉR »). Le Transporteur demande donc son  
23 retrait aux fins de l'évaluation de sa performance dans le cadre du MTÉR.

---

<sup>7</sup> HQT-3, Document 1, section 3.1.

<sup>8</sup> Visés par le projet de réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan.

<sup>9</sup> HQT-5, Document 1, section 4.4.2.

<sup>10</sup> HQT-3, Document 2.



1 ***Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro Québec***  
2 ***(les « Tarifs et conditions »)***

3 Les modifications proposées aux *Tarifs et conditions* visent les services de compensation  
4 d'écart de réception et de livraison et le raccordement de centrales photovoltaïques.

5 Le Transporteur a reçu de son fournisseur unique des services de compensation d'écart de  
6 réception et de livraison, Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité  
7 (le « Producteur »), une demande visant à modifier dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 les modalités  
8 d'application de ces services<sup>11</sup>.

9 De plus, puisque les règles actuelles de contribution maximale de remboursement des postes  
10 de départ et des réseaux collecteurs ne sont pas adaptées aux centrales photovoltaïques,  
11 eu égard aux particularités de leurs réseaux collecteurs<sup>12</sup>, le Transporteur demande de  
12 modifier la section B, 1) de l'appendice J portant sur le raccordement de centrales au réseau  
13 de transport afin de l'adapter au contexte de la production photovoltaïque. À cet égard,  
14 le Transporteur entend déposer, dès que les résultats de l'appel d'offres du Producteur  
15 actuellement en cours seront disponibles, une preuve complémentaire dans laquelle il  
16 proposera les paramètres de remboursement du réseau collecteur des centrales  
17 photovoltaïques ainsi que les modifications applicables aux *Tarifs et conditions*.

---

<sup>11</sup> La preuve du Producteur est déposée à la pièce HQT-7, Document 2 et les modifications proposées aux *Tarifs et conditions* sont présentées aux pièces HQT-9, Documents 3, 4 et 5.

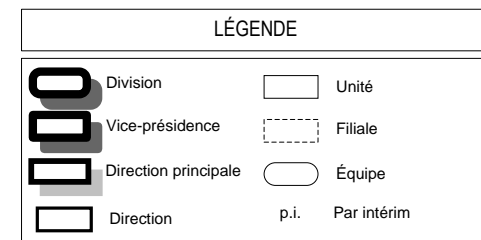
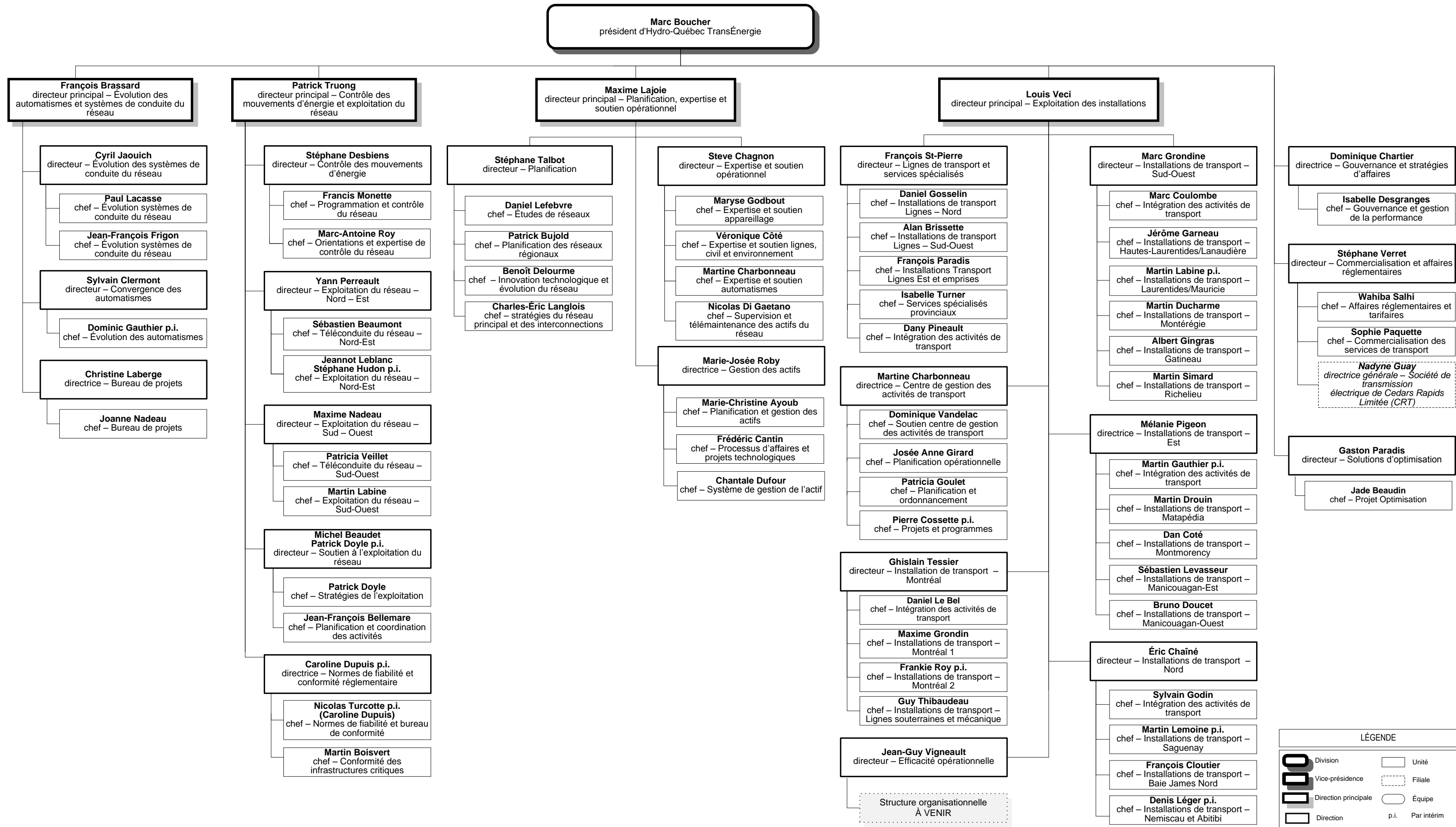
<sup>12</sup> HQT-9, Document 2, section 2.3.

**Annexe 1 Principaux suivis découlant des décisions D-2019-047 et D-2019-060**

Décisions	Paragrophes	Sujets	Pièces
<b>D-2019-047</b>	<a href="#">51 à 53</a>	Indicateur Impact-IFD (4 critères)	HQT-2, Document 1, section 4.1
	<a href="#">60</a>	Prévision des marges disponibles du réseau	HQT-2, Document 1, section 4.2
	<a href="#">78</a>	Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective	HQT-2, Document 1, section 4.3
	<a href="#">78</a>	IF par type d'emplacement	HQT-2, Document 1, section 4.4
	<a href="#">82</a>	Taux de risque en maintenance par famille d'équipements	HQT-2, Document 1, section 4.4
	<a href="#">417</a>	Résultats des études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau de transport	HQT-6, Document 1, section 1.1
	<a href="#">424</a>	Explication de l'impact tarifaire induit par les mises en service des investissements projetés	HQT-6, Document 1, section 2
	<a href="#">447 et 449</a>	Pertes et taux de pertes – Étude sur les facteurs influençant le taux de pertes	HQT-6, Document 1.1, section 2
	<a href="#">493 et 535</a>	Pertes et taux de pertes – Erreurs et corrections du taux de pertes	HQT-6, Document 1.1, section 3
	<a href="#">448, 450, 530 à 532, 541 et 542</a>	Pertes et taux de pertes – Amélioration du processus de calcul du taux de pertes	HQT-6, Document 1.1, section 4
	<a href="#">458, 460 et 469</a>	Pertes et taux de pertes – Impact des projets d'investissement sur les pertes ou le taux de pertes	HQT-6, Document 1.1, section 5
	<a href="#">611, 613 et 614</a>	Usage cryptographique	HQT-7, Document 1, section 6
<a href="#">599</a>	Réseaux collecteurs	HQT-9, Document 2, section 2.2	
<b>D-2019-060</b>	<a href="#">77</a>	Facteur I - Pondération	HQT-5, Document 1, section 3.1
	<a href="#">161</a>	Facteur C – Référentiel à utiliser	HQT-5, Document 1, section 8
	<a href="#">335</a>	Formule paramétrique relative aux dépenses en capital	HQT-5, Document 1, section 8.2
	<a href="#">409</a>	Indicateur des interruptions et des indisponibilités de service aux interconnexions	HQT-2, Document 1, section 2.2

**Annexe 2    Organigrammes**





Conseil d'administration

Éric Martel  
président-directeur général

David Murray  
chef de l'exploitation et président d'Hydro-Québec  
Production

Johanne Duhaime  
vice-présidente – Technologies de l'information et des  
communications

Guillaume Hayet  
directeur principal – Filiales Hydro-Québec

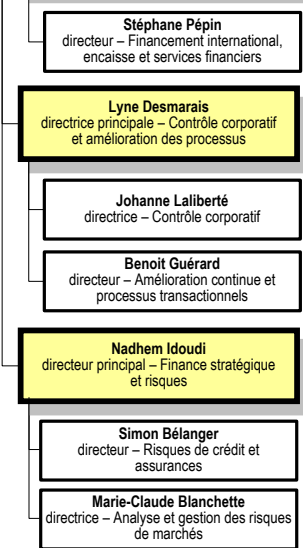
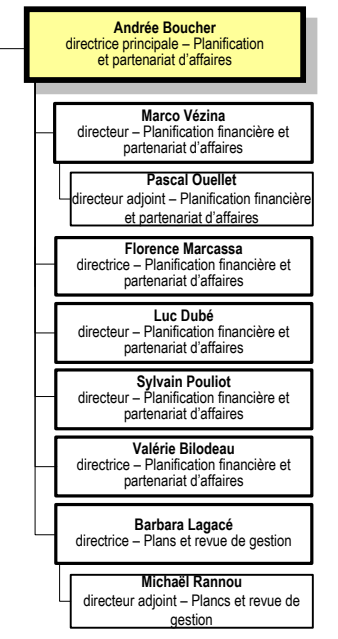
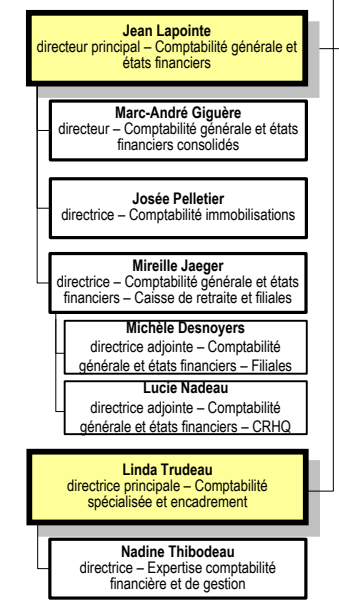
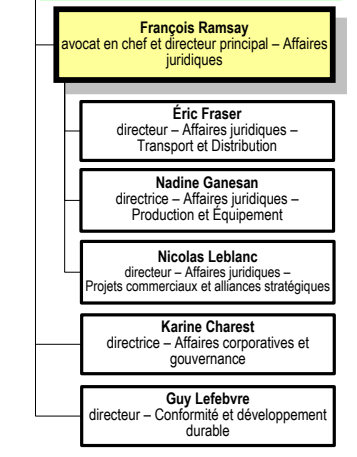
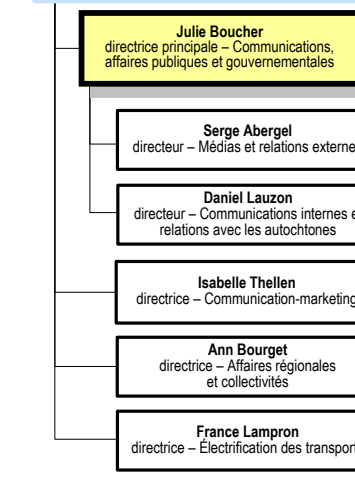
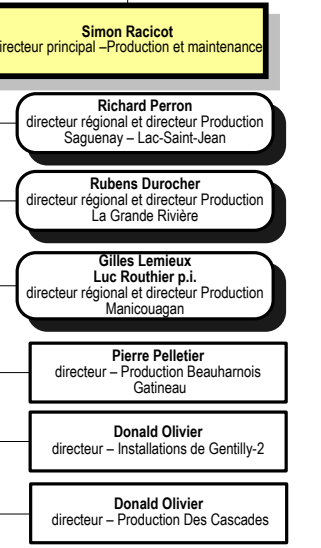
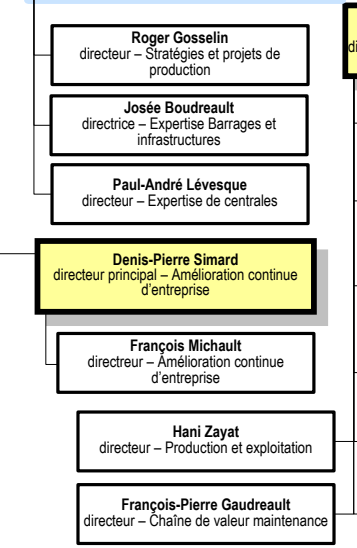
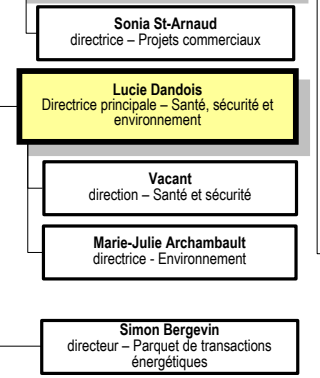
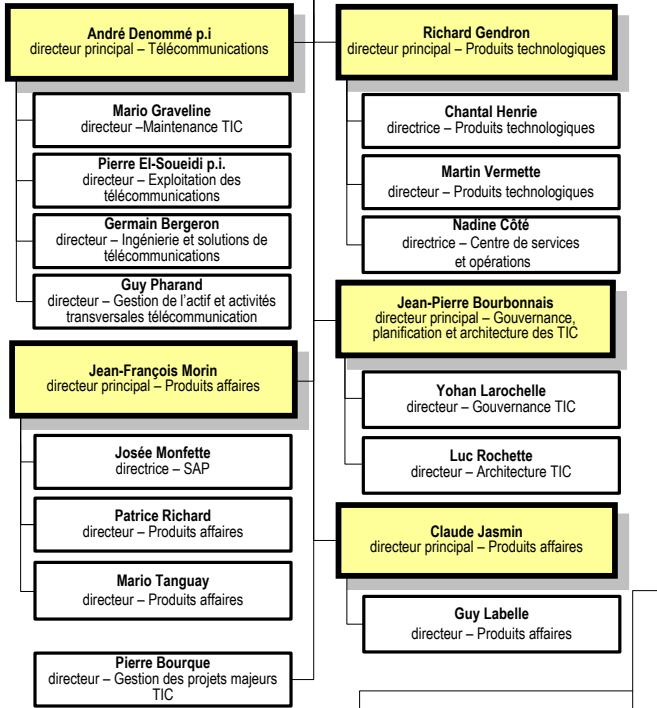
Bernard Poulin  
vice-président – Planification, stratégies et  
expertises

Élise Proulx  
vice-présidente – Communications, affaires  
gouvernementales et autochtones

Pierre Gagnon  
vice-président exécutif – Affaires corporatives et  
juridiques et chef de la gouvernance

Jean-Hugues Lafleur  
vice-président exécutif et chef de la direction financière  
et du risque

Jean-François Pépin  
directeur principal – Financement, trésorerie  
et caisse de retraite



Marc Boucher  
président d'Hydro-Québec TransÉnergie

Éric Fillon  
président d'Hydro-Québec Distribution

Réal Laporte  
président d'Hydro-Québec Innovation, équipement  
et services partagés

Nathalie Dubois  
vice-présidente – Ressources humaines

Simon Richard  
vice-président – Stratégies d'entreprise et  
développement des affaires

Maxime Lajoie  
directeur principal – Planification, expertise  
et soutien opérationnel

Louis Veci  
directeur principal – Exploitation des  
installations

Patrick Vigneault  
directeur principal – Planification du réseau et  
services techniques

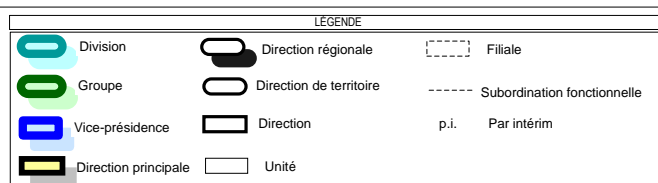
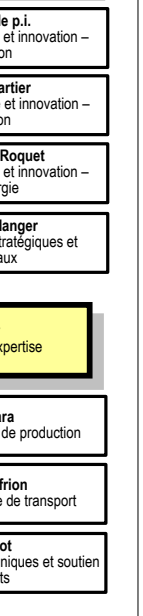
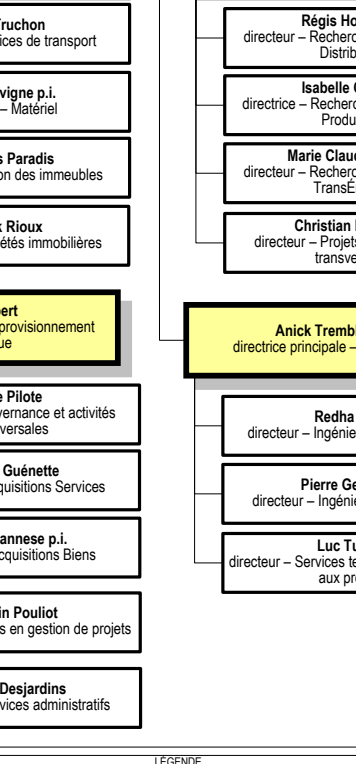
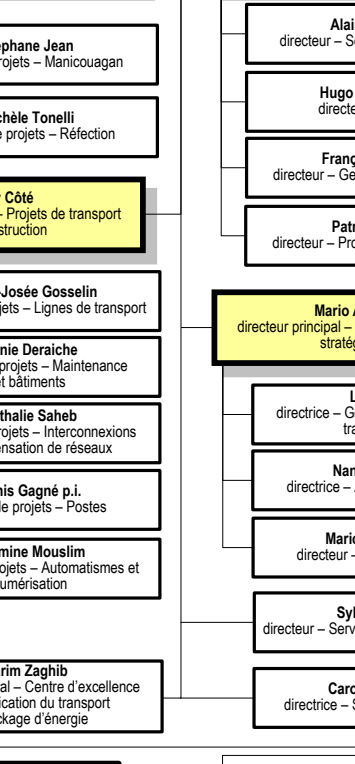
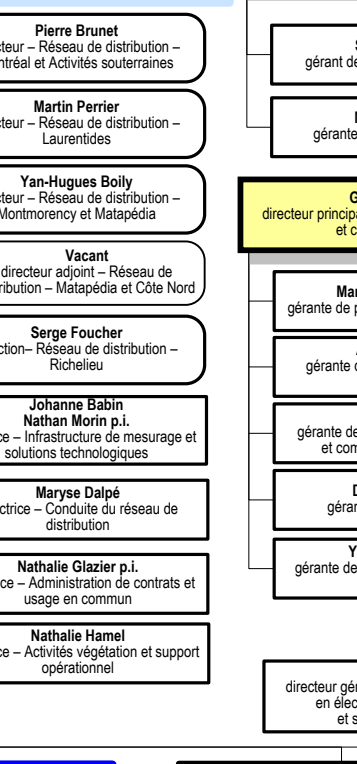
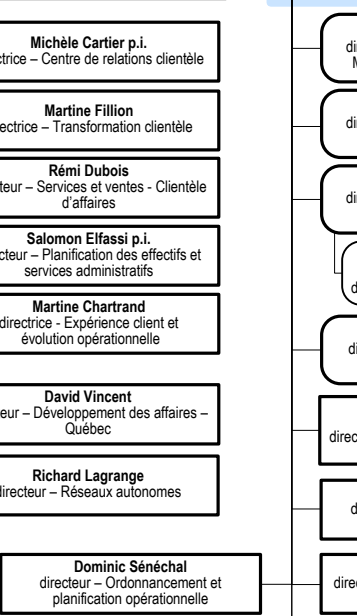
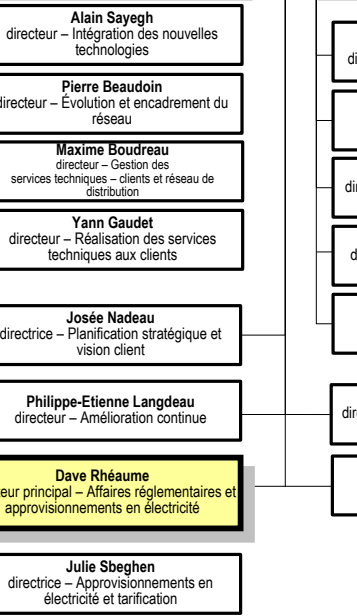
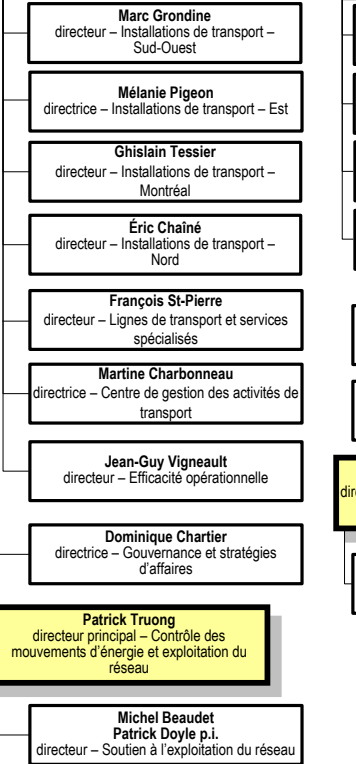
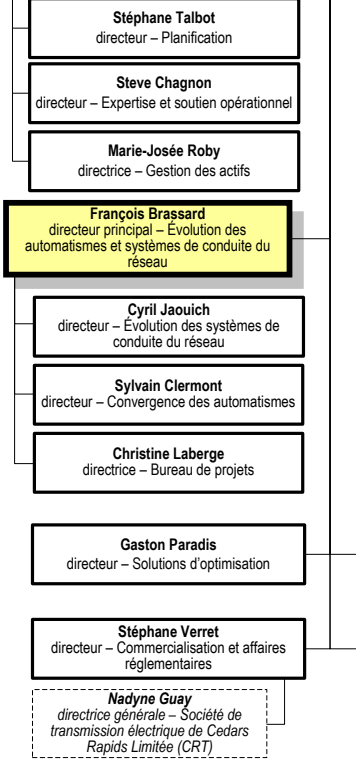
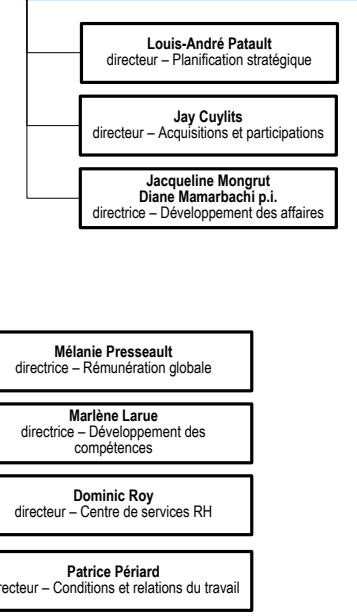
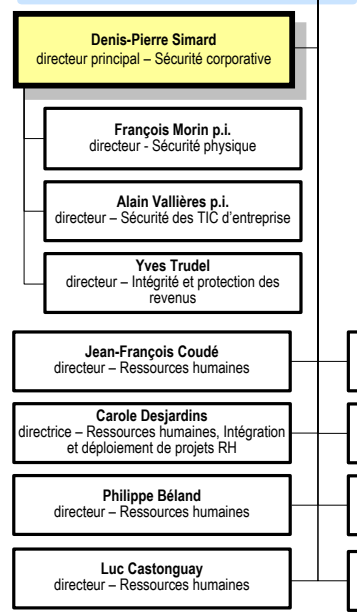
Geneviève Fournier  
directrice principale – Expérience client,  
vente et fidélisation

Claudine Bouchard  
vice-présidente – Réseau de distribution

Mathieu Bolullo  
directeur principal – Projets de production

Régis Tellier  
directeur principal – Centre de services  
partagés

Jean Matte  
directeur principal – Institut de recherche  
d'Hydro-Québec



Mario Laprise  
vérificateur interne

Joëlle Thibault  
protectrice de la personne

Sylvie Boutin  
directrice – Vérification – Activités  
non régies et administration

Christina Schoelch  
directrice – Vérification – Activités  
régies et technologies de l'information