

HQT - DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2020

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1 DE L'AQCIE/CIFQ AU TRANSPORTEUR

LA REFECTION DU CS 23 DU POSTE MANICOUAGAN

- 1. Références :** (i) B-011, page 16
(ii) R-3810-2012, B-0004, page 19

Préambule :

La référence (i) mentionne que les coûts nets réels cumulés pour le CS23 et les systèmes connexes au 30 avril 2019 sont de 18 M\$.

La référence (ii) présente un tableau montrant le coût des travaux d'avant-projet et de projet par élément pour l'ensemble du projet.

Demande :

- 1.1** Veuillez fournir un tableau semblable à celui de la référence (ii) qui montre séparément les coûts pour le CS 23, le CS 24 et les systèmes connexes.

- 2. Références :** (i) Rapport annuel 2018 du Transporteur, HQT-5, document 1, page 14
(ii) Rapports annuels de 2013 à 2018 « État d'avancement des projets majeurs – Projet Réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan ».

Préambule :

La référence (i) indique des mises en service réalisées de 0,3 M\$ en 2014 et de 54,5 M\$ en 2016.

La référence (i) présente également des explications concernant notamment les écarts défavorables. Pour chacun des écarts, il est mentionné que les coûts supplémentaires s'expliquent par le report de travaux causé par le bris du CS 24.

À partir des données fournies à la référence (ii) les intervenants ont réalisé le tableau suivant qui montre l'évolution des frais financiers concernant ce projet.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Frais financiers (M\$)	1,585	4,69	8,551	9,767	10,185	11,595

Demandes :

- 2.1 Veuillez préciser la valeur des frais financiers pour les équipements mis en service.
- 2.2 Veuillez préciser si tous les écarts de coûts présentés à la référence (i) sont compris dans la valeur des mises en service de 2014 et 2016. Veuillez expliquer votre réponse.

3. Référence : B- 0011, page 16

Préambule :

La référence présente des coûts nets à radier de 29,1 M\$, comprenant des coûts nets réels cumulés de 18 M\$ et des coûts résiduels prévus à venir de 11,1 M\$.

Concernant la valeur de 11,1 M\$, la référence mentionne :

« Les coûts résiduels prévus à venir (11,1 M\$) visent à compléter les travaux afin de sécuriser certains équipements en dissociant du CS23 le système de refroidissement à hydrogène, le système de lubrification à l'huile et les systèmes de détection d'hydrogène et de ventilation. Des coûts sont aussi imputables à la fermeture de contrats. »

Demandes :

- 3.1 Veuillez indiquer si la valeur de 18 M\$ comprend des frais financiers. Si oui, veuillez fournir la valeur des frais financiers.
- 3.2 Veuillez préciser si *les travaux afin de sécuriser certains équipements en dissociant du CS23 le système de refroidissement à hydrogène, le système de lubrification à l'huile et les systèmes de détection d'hydrogène et de ventilation* sont utiles et nécessaires pour l'exploitation du réseau de transport.
- 3.3 Dans l'affirmative, veuillez justifier la radiation de ces coûts.

- 4. Références :** (i) R-3810-2012, B-0004, pages 8 et 12.
(ii) B-0004, page 15

Préambule :

À la page 8 de la référence (i) le Transporteur mentionne :

« Les analyses du Transporteur ont aussi démontrées que les CS du poste de la Manicouagan sont essentiels pour assurer le respect du critère sur la sensibilité en tension du réseau et qu'ils doivent être maintenus en service. »

Puis à la page 12, il ajoute :

« Ainsi, les deux CS au poste de la Manicouagan font partie des équipements nécessaires pour assurer une performance adéquate au réseau de pointe. Sans ces CS, le réseau ne respecte plus le critère sur la sensibilité en tension du réseau. Ils sont donc essentiels et doivent être maintenus en service. »

Les intervenants comprennent qu'étant donné que le CS23 est essentiel, il faudra le remplacer par un autre équipement offrant un service équivalent.

Par ailleurs, à la référence (ii), le Transporteur mentionne :

« Au regard de ces éléments, le Transporteur estime qu'il serait nécessaire d'engager des coûts supplémentaires d'environ 36 M\$ pour la finalisation du système de démarrage et les actions correctives sur les pôles, guides d'air et paliers du CS23. »

Demandes :

- 4.1** Veuillez confirmer que le service rendu par le CS 23 devra être fourni par un autre équipement offrant un service équivalent.
- 4.2** Si vous ne confirmez pas veuillez expliquer l'information mentionnée à la référence (i).
- 4.3** Veuillez présenter une évaluation économique montrant que le coût du nouvel équipement requis est inférieur à 36 M\$.

LA BASE DE TARIFICATION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES EN EXPLOITATION

- 5. Références :**
- (i) B-0011, page 44
 - (ii) B-0011, page 50
 - (iii) R-4012-2017, B-0026, page 3
 - (iv) R-4012-2017, B-0023, page 7

Préambule :

La référence (i) présente les informations suivantes :

- Immobilisations corporelles en exploitation au 1er janvier 2018 :	34 130,2 M\$
- Immobilisations corporelles en exploitation au 31 décembre 2018 :	<u>35 383,1 M\$</u>
- Variations nettes :	1 252,9 M\$

La référence (ii) indique que les mises en services réelles ont totalisé 1 635,4 M\$ en 2018.

Les intervenants supposent que la différence entre les variations nettes de 1 252,9 M\$ et le total des mises en service de 1 635,4 M\$ s'explique par le retrait d'actifs de la base de tarification.

La relation serait la suivante :

$$\text{Immo}_{31\text{déc}2018} = \text{Immo}_{1\text{er jan}2018} + (\text{Mises en service})_{2018} - \text{retrait d'actifs}_{2018}$$

Ainsi, le retrait d'actifs serait de **382,5 M\$** pour l'année 2018.

Par ailleurs, à la page 23, référence (i), il est indiqué une valeur de **59,8 M\$** pour les retraits d'actifs.

Le dossier R-4012-2017 (la référence (iii)) est le dossier tarifaire déposé à la Régie pour fixer les tarifs de l'année 2018. La référence (iii) présente les informations suivantes pour l'année témoin 2018 :

- Immobilisations corporelles en exploitation au 1er janvier 2018 :	34 732,3 M\$
- Immobilisations corporelles en exploitation au 31 décembre 2018 :	<u>37 000,5 M\$</u>
- Variations nettes :	2 268,1 M\$

La référence (iv) indique que les mises en services prévues pour l'année témoin 2018 totalisent 2 268,1 M\$.

Les intervenants constatent que la valeur des variations nettes est égale à la valeur des mises en service pour l'année témoin projetée de 2018. En appliquant la formule mentionnée plus haut on doit conclure que le Transporteur ne prévoyait aucun retrait d'actifs pour l'année 2018.

Par contre à la référence (iv) il est indiqué une valeur de 61,6 M\$ à la colonne Retraits pour l'année témoin 2018.

Demandes :

- 5.1 Veuillez confirmer que la formule présentée par les intervenants représente la variation annuelle des immobilisations corporelles en exploitation pour une année donnée.
- 5.2 Si vous ne confirmez pas veuillez fournir la formule que représente la relation entre la valeur des immobilisations corporelles en service au 1er janvier d'une année et la valeur au 31 décembre de la même année.
- 5.3 Veuillez expliquer la différence entre la valeur calculée de 382,5 M\$ et la valeur indiquée de 59,8 M\$ pour les retraits d'actifs selon les données réelles de l'année 2018.
- 5.4 Veuillez expliquer la différence entre la valeur calculée (0) et la valeur indiquée de 61,6 M\$ pour les retraits d'actifs dans le cas de l'année témoin 2018.

- 6. Références :** (i) B-0011, page 44
(ii) B-0011, page 23

Préambule :

La référence (i) présente les informations suivantes concernant les données réelles de l'année 2018:

- | | |
|--|--------------|
| - Amortissements cumulés au 1er janvier 2018 : | 13 858,3 M\$ |
| - Amortissements cumulés au 31 décembre 2018 : | 14 467,6 M\$ |

Il y a donc une différence de 609,3 M\$ entre l'amortissement cumulé au 31 décembre 2018 et l'amortissement cumulé au 1^{er} janvier 2018.

Selon la compréhension des intervenants, la différence entre la valeur du 31 décembre 2018 et la valeur du 1er janvier 2018 devrait correspondre à la valeur de l'amortissement de l'année 2018 en tenant compte des retraits d'immobilisation s'il y a lieu.

La référence (ii) indique un amortissement réel de 928,8 M\$ pour l'année 2018, soit une différence de 319,5 M\$ par rapport à la valeur de 609,3 M\$ susmentionnée.

Demande :

6.1 Veuillez expliquer la différence de 319,5 M\$.

7. Références : (i) R-4012-2017, B-0026, page 3
(ii) R-4012-2017, B-0023, page 7

Préambule :

La référence (i) présente les informations suivantes concernant les données de l'année témoin 2018:

- Amortissements cumulés au 1 ^{er} janvier 2018 :	14 377,18 M\$
- Amortissements cumulés au 31 décembre 2018 :	15 410,23 M\$

Il y a donc une différence de 1 033,05 M\$ entre l'amortissement cumulé au 31 décembre 2018 et l'amortissement cumulé au 1^{er} janvier 2018.

Selon la compréhension des intervenants, la différence entre la valeur du 31 décembre 2018 et la valeur du 1er janvier 2018 devrait correspondre à la valeur de l'amortissement de l'année témoin 2018 en tenant compte des retraits d'immobilisations s'il y a lieu.

La référence (ii) indique un amortissement prévu de 971,4 M\$ pour l'année témoin 2018, soit une différence de 62,65 M\$ par rapport à la valeur de 1 033,05 M\$ susmentionnée.

Demande :

7.1 Veuillez expliquer la différence de 62,65 M\$.

8. Référence : B-0011, page 26

Préambule :

La référence présente le tableau suivant qui montre l'impact des mises en service sur les revenus requis. Les écarts sont entre le Réel et la Décision.

Tableau 20
Impact des mises en service (M\$)

	Écarts Réel vs Décision			Écarts Base vs Décision
	2016 (1)	2017 (2)	2018 (3)	2019 (4)
1 Écarts Base de tarification (BT 13 soldes)	(333,5)	(399,3)	(261,4)	260,1
2 A) Rendement sur la BT	(35,2)	(10,1)	0,8	(6,7)
3 Coût des capitaux empruntés	(27,0)	(0,3)	7,3	(13,1)
4 Coût des capitaux propres ¹	(8,2)	(9,8)	(6,5)	6,4
5 B) Amortissement lié à la BT	(6,6)	(36,4)	(45,3)	19,5
6 Impact total (A + B)	(41,8)	(46,5)	(44,5)	12,8
7 % écart vs revenus requis autorisés	-1,3%	-1,4%	-1,3%	0,4%

Note 1: En fonction du taux autorisé

Demande :

8.1 Pour les mêmes années, veuillez fournir un tableau qui montre l'impact des mises en service mais en considérant le Réel vs ce qui avait été demandé, soit les valeurs de l'année témoin projetée.

LA MISE EN SERVICE DE LA ROMAINE

9. Références : (i) B-0012, page 13
(ii) R-3757-2011, B-0005, article 23 de l'Entente de Raccordement des centrales du projet La Romaine.

Préambule :

À la référence (i), on peut constater qu'il est prévu une contribution de 965,8 M\$ en 2021 concernant le raccordement des centrales du complexe la Romaine.

La référence (ii) mentionne que la mise sous tension initiale de la centrale La Romaine-4 est prévue pour le 1er avril 2020.

Il est de plus mentionné :

« Le Producteur doit aviser le Transporteur par écrit, dans un délai raisonnable, de tout événement ou situation susceptible de retarder ou devancer substantiellement cette date, et dans ce cas, doit démontrer au Transporteur qu'il a pris les mesures nécessaires pour établir une nouvelle date de mise sous tension initiale dans un délai raisonnable et que les parties ont convenu d'une entente écrite sur les conditions du report. »

Demandes :

- 9.1** Veuillez indiquer si le Producteur a avisé le Transporteur d'un changement de date quant à la mise sous tension initiale de la centrale La Romaine-4.
- 9.2** Si oui :
- veuillez déposer cet avis ;
 - veuillez préciser si une entente écrite a été convenue. Dans l'affirmative veuillez déposer cette entente et le cas échéant expliquer les conditions du report
- 9.3** Si non, veuillez expliquer que la contribution est prévue en 2021 alors que la mise en service de La Romaine-4 est prévue pour le 1^{er} avril 2020.

L'ABANDON DU PROJET NORTHERN PASS

- 10. Références :**
- (i) R-3956-2015, B-0035, page 8, article 8.6.
 - (ii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, B-0033, page 53
 - (ii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, B-0045, page 17
 - (iii) <https://www.ledevoir.com/economie/561714/les-profits-d-hydro-plongent>

Préambule :

La référence (i) mentionne :

- 8.6 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le *client du service de transport* en cas d'abandon : Advenant que le projet du nouveau point d'interconnexion soit suspendu pour une période indéterminée ou abandonné, pour quelque raison que ce soit, le *client du service de transport* remboursera au Transporteur, dans un délai de soixante (60) jours de la réception d'une demande à cet effet (i) les coûts encourus et engagés jusqu'à la date de la suspension ou de l'abandon, (ii) le coût de démantèlement des équipements du Transporteur duquel est soustrait la valeur de récupération des équipements, et (iii) les frais financiers encourus et engagés par le Transporteur. Le projet du nouveau point d'interconnexion sera présumé abandonné si la Régie de l'énergie refuse d'autoriser l'ensemble du projet d'investissement.

À la référence (ii) on peut constater que le coût des travaux réalisés au 31 décembre 2018s'élève à 32,9 M\$ et au même rapport annuel (référence (iii)), le Transporteur mentionne qu'à la suite d'une récente décision de la Cour suprême du New Hampshire, il *évalue les suites à donner à ce projet sur son réseau à la lumière de ces récents événements.*

La référence (iv) mentionne:

« La société d'État a par ailleurs comptabilisé une charge de 46 millions liée à la radiation de certains coûts entourant le Northern Pass — un des projets sur lesquels misait Hydro-Québec pour exporter de l'hydroélectricité dans la région de la Nouvelle-Angleterre — à la suite de la décision prise le mois dernier par Eversource »

Demandes :

- 10.1** Veuillez confirmer que le projet a été annulé.
- 10.2** Dans la négative, veuillez commenter l'information mentionnée à la référence (iv).
- 10.3** Dans l'affirmative, veuillez préciser si l'annulation du projet a été prise en compte dans la détermination des revenus requis du Transporteur pour l'année 2020. Si oui, veuillez indiquer les références où les impacts ont été comptabilisés ainsi que les montants impliqués.
- 10.4** Dans la négative, veuillez quantifier l'impact de l'annulation de ce projet en précisant les éléments du revenu requis concernés.

L'ÉVALUATION DU FACTEUR C

- 11. Références :**
- (i) B- 0011, page 11
 - (ii) B-0011, page 20

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur présente le détail du calcul du Facteur C. Il précise que l'évaluation de ce facteur est basée sur la valeur des mises en service des projets en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues. Ainsi, il évalue le Facteur C à 3,9 M\$ pour l'année témoin 2020.

À la référence (ii), le Transporteur rappelle le questionnement de la Régie exprimé dans la décision D-2019-060, soit :

«...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 ; »

À la même référence (ii), en réponse à ce questionnaire le Transporteur mentionne :

« Le Transporteur précise qu'il détermine actuellement le Facteur C d'une année témoin sur la base des MES totales projetées (voir tableau 4) et non sur la base d'une moyenne des 13 soldes mensuels de MES. »

Demande :

11.1 Veuillez fournir la valeur du Facteur C en considérant la moyenne des 13 soldes des MES.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- 12. Références :**
- (i) B- 0005, page 7
 - (ii) B-0005, pages 27 et 28
 - (iii) R-4058-2018, B-0056, page 9

Préambule :

La référence (i) présente l'historique de la valeur de l'indicateur d'indisponibilités forcées et de l'indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances.

La référence (ii) présente un historique de la valeur de l'indicateur d'indisponibilités forcées par emplacement jusqu'en 2018.

La référence (iii) présente un historique de la valeur de l'indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances par emplacement jusqu'en 2017.

Demande :

12.1 Veuillez fournir un historique de la valeur de l'indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances par emplacement jusqu'en 2018.

- 13. Référence :** B- 0007, pages 5 et 6

Préambule :

À la page 5 de la référence le Transporteur mentionne :

« 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. 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.

Conséquemment, ces modifications rendent impossible la reproduction des résultats de l'Impact-IFD tels que présentés dans la demande tarifaire 2019. »

À la page 6, il ajoute :

« Or, avec égards, l'Impact-IFD est de conception récente et doit, notamment en raison de sa complexité, demeurer en rodage durant une période suffisamment longue afin que notamment sa robustesse et sa représentativité soient démontrées. 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. »

Demandes :

13.1 Veuillez identifier les *liens qui n'étaient pas faits*

13.2 Pour chacune des composantes de l'indicateur Impact-IFD, veuillez :

- identifier les résultats qui ne peuvent pas être reproduits;
- pour les résultats qui ne peuvent pas être reproduits, fournir les anciennes valeurs et les nouvelles valeurs
- expliquer les écarts entre les anciennes et les nouvelles valeurs.

13.3 Veuillez indiquer ce que le Transporteur entend par une *période suffisamment longue*.

14. Référence : B- 0007, page 6

Préambule :

« 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-2010-1129 et D-2019-06010 et accorde à chacun des 7 autres indicateurs un poids en s'inspirant de leur pondération initiale. »*

Demande :

14.1 Afin de maintenir la catégorie Disponibilité du réseau, veuillez commenter la possibilité de substituer l'indicateur Impact-IFD par l'indicateur nombre d'IFD.

15. Référence :

- (i) R-4012-2017,B- 0076, page 15
- (ii) R-4058-2018, B-0009, page 25
- (iii) B-0005, page 21

Préambule :

La référence (i) présente un historique du nombre de CHI sur la période 2009-2016.

La référence (ii) présente le nombre de CHI pour l'année 2017.

Selon la référence (iii), le nombre de CHI fait partie des critères pour le calcul de l'Impact-IFD.

Demande :

15.1 Veuillez fournir le nombre de CHI pour l'année 2018.