

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 6 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATIONS DES TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT
POUR LES ANNÉES 2021 ET 2022**

INDICATEUR DISPONIBILITÉ DE SERVICES AUX INTERCONNEXIONS

1. **Référence :** Pièce [B-0006](#), p. 30-31.

Préambule :

« L'indicateur Disponibilité de services aux interconnexions se définit par la disponibilité annuelle des interconnexions en exportation et est basé sur les Total Transfer Capability (« TTC ») ou les Capacités de transfert totales à ces interconnexions.

La TTC représente la quantité de puissance qui peut être transférée sur une interconnexion de façon à ce que, à la suite d'un événement, la stabilité du réseau de transport soit maintenue et que les limites de tension et de capacité thermique soient respectées, conformément aux règles et pratiques du Transporteur et aux lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (« NPCC ») et de la North American Electric Reliability Corporation (« NERC »).

L'indicateur développé tient compte de la disponibilité du service en exportation à toutes les interconnexions des chemins sur les marchés sur lesquels les clients peuvent transiter de l'énergie : Ontario (« ON »), New-York (« NY »), Nouvelle-Angleterre (« NE ») et Nouveau-Brunswick (« NB »)

$$\left[\frac{\sum \text{TTC}_{\text{hr}}}{\sum \text{TTC}_{\text{réf}} \times \text{NH}_{\text{an}}} \right] \times 100$$

Où :

- TTC_{hr} = TTC réelle à chacune des heures pour toutes les interconnexions comme affiché sur OASIS.
- $\text{TTC}_{\text{réf}}$ = Valeur maximale de la TTC de chacune des interconnexions démontrée comme réalisable et sécuritaire⁷.
- NH_{an} = nombre d'heures de l'année. »

Demandes :

- 1.1 Veuillez fournir un exemple de calcul de la « Valeur maximale de la TTC de chacune des interconnexions démontrées comme réalisable et sécuritaire ».
- 1.2 Veuillez expliquer comment les pannes sont prises en compte dans le calcul de l'indicateur.
- 1.3 Veuillez compléter le tableau suivant pour chacune des quatre Interconnexions :

Interconnexion		2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Interconnexion 1	TTC _{hr}						NA
	TTC _{réf}						NA
	NH _{an}						NA
	Indicateur						
Interconnexion ...	TTC _{hr}						NA
	TTC _{réf}						NA
	NH _{an}						NA
	Indicateur						
Global	TTC _{hr}						NA
	TTC _{réf}						NA
	NH _{an}						NA
	Indicateur						

DONNEES RELATIVES A LA STRATEGIE DE GESTION DES ACTIFS POUR LES ANNEES 2019 ET 2020

2. Références : (i) Pièce [B-0091](#), p. 5;
 (ii) Pièce [B-0091](#), p. 7;
 (iii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0125](#), p. 12.

Préambule :

(i) «

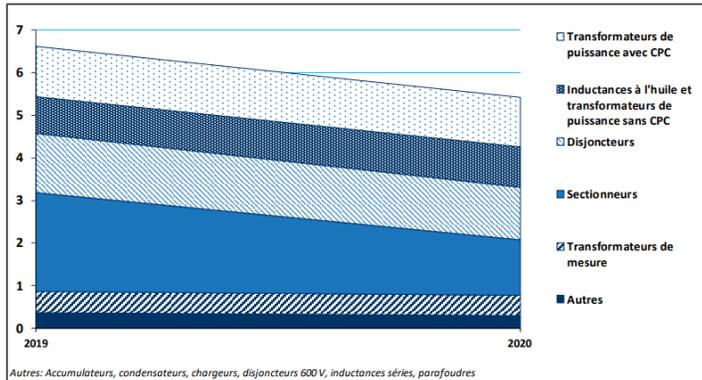
Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective mesurées

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Maintenance préventive											
(en milliers d'heures)	675	670	703	667	655	629	625	734	771	783	656
%	89%	88%	86%	88%	83%	83%	81%	80%	79%	78%	75%
Maintenance corrective											
(en milliers d'heures)	85	91	112	89	130	132	146	181	205	222	222
%	11%	12%	14%	12%	17%	17%	19%	20%	21%	22%	25%
Total des heures (en milliers)	760	761	815	756	785	761	771	915	975	1005	878

»

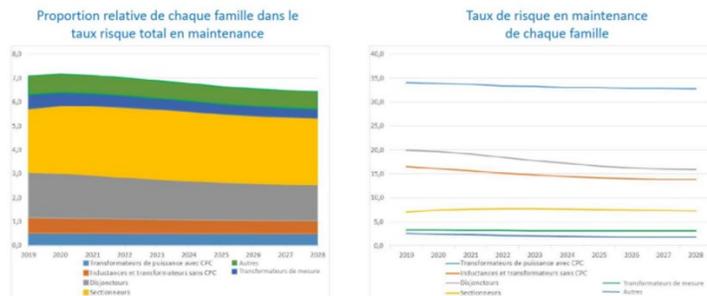
(ii)

**Proportion relative de chaque famille dans le taux de risque total en maintenance
 (MESURÉ au 31 décembre 2019 et 2020)**



(iii)

**TAUX DE RISQUE EN MAINTENANCE DES FAMILLES D'ÉQUIPEMENTS
 APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE SIMULÉ – SCÉNARIO DE MAINTENANCE ADAPTÉE CT2019**



Demandes :

- 2.1 Veuillez expliquer la croissance du nombre d'heures en maintenance corrective en 2019 et 2020.
- 2.2 Veuillez préciser si le Transporteur est en mesure d'identifier l'impact de cette croissance sur la fiabilité de l'alimentation.
- 2.3 Veuillez préciser si le Transporteur a élaboré une stratégie afin de diminuer le nombre d'heures en maintenance corrective.
- 2.4 La Régie note une diminution des heures de maintenance préventive de 127 k entre 2019 et 2020 et une stabilisation des heures correctives pour cette période. Veuillez fournir l'ensemble des motifs de cette réduction des heures préventives et les effets sur le nombre d'heures correctives.

- 2.4.1. Veuillez préciser si le Transporteur a accumulé un retard en 2020 qui se répercute en 2021 et 2022, tant pour la maintenance préventive que corrective. Si oui, veuillez indiquer quelles mesures le Transporteur a mis ou prévoit mettre en place pour récupérer ce retard.
- 2.5 Veuillez préciser les moyens mis en place par le Transporteur afin de minimiser les impacts de la pandémie sur l'entretien de son réseau, plus particulièrement quant aux ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective.
- 2.6 Veuillez expliquer la diminution significative du taux de risque en maintenance des familles d'équipements en 2019 et en 2020 (référence (ii)) par rapport à la situation anticipée dans le dossier R-4058-2018 (référence (iii)) compte tenu, notamment, de la diminution globale des ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective en 2020.

ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0147](#), p. 2 ;
 - (ii) Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 51, par. 218 ;
 - (iii) Décision [D-2021-123](#), p. 16, par. 70 ;
 - (iv) Dossier R-3980-2016, pièce [B-0120](#), p. 20 et 21, R-6.2 ;
 - (v) Pièce [B-0020](#), p. 4.

Préambule :

(i) « *▪ Comme identifiés dans la décision D-2018-067, les éléments de la rémunération globale à baliser sont :*

- *salaire de base*
- *rémunération incitative*
- *régime de retraite*
- *assurance collective (pendant la vie active et retraite) »*

(ii) « *[...] Pour ce qui est du balisage, la Régie croit qu'il est approprié de soumettre le Transporteur aux mêmes obligations que le Distributeur afin de s'assurer que le Transporteur gère de manière globale sa masse salariale. C'est pourquoi elle lui ordonne de déposer une étude de balisage à cet égard au plus tard le 30 avril 2021. Enfin, la Régie rappelle que le coût de la rubrique des autres régimes doit être inclus dans la Formule d'indexation.* » [notes de bas de page omises]

(iii) « *[70] La Régie considère approprié, dans le cadre du volet 2 du présent dossier, d'évaluer la méthodologie et les paramètres de cette étude, les questions et constats liés à l'évolution du*

portrait de la rémunération depuis la dernière étude déposée à cet effet ainsi que d'identifier tout complément ou suivi qu'elle jugera pertinents aux travaux de la formation qui sera assignée au dossier tarifaire 2023. » [note de bas de page omise, nous soulignons]

(iv) « *Il n'est pas courant de baliser la rémunération globale de tous les emplois d'une organisation. Il est plus usuel de faire une vigie active et constante de la rémunération d'emplois ciblés en fonction des besoins organisationnels en utilisant des banques de données. Cela étant dit, lorsqu'on réalise un balisage complet de la rémunération globale, la méthode choisie dépend de l'objectif poursuivi.* »

(v) « *Un marché de référence composé de 44 organisations a été déterminé conjointement avec Hydro-Québec, selon les critères qu'elle applique lorsqu'elle effectue une vigie active de sa rémunération.* » [nous soulignons]

Demandes :

3.1 Outre les quatre éléments de la rémunération globale mentionnés en (i), veuillez identifier les éléments de la rémunération globale qui font partie d'un balisage selon les règles de l'art.

Dans votre réponse, veuillez citer les références appropriées (livre de référence et les études réalisées par les grandes firmes d'actuares).

3.2 Pour chacun des éléments ci-dessous relatifs aux autres conditions de travail, veuillez expliquer la politique applicable à chacun des groupes d'employés d'Hydro-Québec couvert par le balisage :

- temps supplémentaire;
- vacances;
- congés mobiles – congés familiaux;
- jours fériés;
- congés de maladie.

3.3 Considérant les références (ii) et (iii), veuillez commenter l'importance de tenir compte de chacune des conditions de travail mentionnées à la question précédente dans l'évaluation de la valeur de la rémunération globale.

3.3.1. Veuillez chiffrer l'importance du temps supplémentaire en regard de la masse salariale du Transporteur (en % et en \$). Veuillez comparer les coûts et l'importance du temps supplémentaire en comparaison avec le marché de référence.

3.3.2. Veuillez commenter l'impact de la gestion du temps supplémentaire sur les charges d'exploitation.

3.4 En vous référant au contexte de la question précédente, veuillez expliquer comment apporter un complément au balisage pour tenir compte de la valeur de ces conditions de travail

(exemple : balisage spécifique, étude fermée, sondage...). Veuillez expliquer les avantages et les inconvénients de chacune des méthodes possibles.

3.5 Considérant les références (ii) et (iii), veuillez commenter l'opportunité de tenir compte de critères tels la qualité de vie au travail, la sécurité d'emploi et les possibilités d'avancement dans la valeur de la rémunération globale.

3.5.1 Dans votre réponse, veuillez citer les références pertinentes les plus à jour dans le domaine des ressources humaines et de la rémunération.

3.6 Considérant les références (iii), (iv) et (v), veuillez expliquer les avantages et les inconvénients de recourir à la vigie exercée par Hydro-Québec à l'égard de la rémunération et des avantages sociaux auprès d'entreprises comparables pour apporter un complément au balisage.

- 4. Références :**
- (i) Dossier R-3980-2016, pièce [B-0120](#), p. 20 et 21, R-6.2 ;
 - (ii) Pièce [B-0149](#), p. 3 ;
 - (iii) Pièce [B-0149](#), p. 3.

Préambule :

(i) *« Il n'est pas courant de baliser la rémunération globale de tous les emplois d'une organisation. Il est plus usuel de faire une vigie active et constante de la rémunération d'emplois ciblés en fonction des besoins organisationnels en utilisant des banques de données. Cela étant dit, lorsqu'on réalise un balisage complet de la rémunération globale, la méthode choisie dépend de l'objectif poursuivi.*

Lorsqu'il s'agit de juger de la valeur de l'offre de rémunération globale d'une organisation ou d'un emploi comparativement à son marché de référence, les tribunaux d'arbitrage de différends privilégient la méthode des coûts simulés pour l'ensemble des composantes de la rémunération globale. Le gouvernement du Québec a aussi privilégié cette méthode dans le cadre de l'application de la loi relative à la rémunération des procureurs, lorsqu'il a produit la comparaison de leur rémunération globale avec celle de leurs pairs ailleurs au Canada en application de l'article 19.14 de cette loi. » [note de bas de page omise]

(ii) *« En ce qui a trait aux arbitrages de différends, bien que la méthode des coûts simulés soit largement utilisée pour comparer la rémunération globale, le contexte d'application est différent de celui de l'étude pour Hydro-Québec, ce qui explique les différentes déclinaisons en termes d'application de la méthodologie. En effet, dans les dossiers d'arbitrage de différends, la méthode est généralement utilisée pour baliser un seul emploi (comparativement à 58 emplois en ce qui a trait à l'étude pour Hydro-Québec), souvent pour des corps de policiers ou de pompiers, et les organisations (ou villes) pour lesquelles les experts comparent les conditions d'emploi sont généralement peu nombreuses (10 à 15 corps de police, par exemple, comparativement à 44 organisations pour l'étude pour Hydro-Québec). De plus, dans les analyses requises pour les arbitrages de différends, la méthodologie reconnue visant à exprimer la valeur de la rémunération*

globale selon un taux horaire par heure réellement travaillée, on doit donc tenir compte des différentes clauses des conventions collectives, incluant les vacances et les horaires de travail. En ce qui a trait à l'étude pour Hydro-Québec, les éléments à baliser sont clairement identifiés dans la décision D-2018-067 et sont les suivants : salaire de base, rémunération incitative, régime de retraite et assurance collective (pendant la vie active et la retraite). Enfin, comme mentionné dans notre rapport, la source principale de données de marché utilisée pour l'étude pour Hydro-Québec est remun, l'enquête de rémunération globale de Normandin Beaudry. Bien que celle-ci regroupe l'information requise pour baliser les éléments de la rémunération globale identifiés par la Régie, celle-ci ne collige pas l'ensemble des informations habituellement incluses dans les conventions collectives des employés. »

(iii) « De plus, dans les dossiers d'arbitrage de différends, les rapports d'analyse qui décrivent clairement les méthodes d'analyses utilisées ne sont pas publics, seules les sentences le sont. Aussi, il est rare que les sentences arbitrales décrivent de façon précise les méthodologies utilisées par les experts. Ceci étant dit, nous avons relevé certains extraits de sentences arbitrales confirmant l'utilisation de la méthode des coûts simulés et la reconnaissance de celle-ci dans le contexte d'arbitrage de différends. »

Demandes :

- 4.1 Considérant les références (i) et (ii), veuillez indiquer s'il est fréquent de baliser un nombre d'emplois comparable à celui de l'étude d'Hydro-Québec (58 emplois) à l'aide de la méthode des coûts simulés.
- 4.2 Considérant les références (i) et (ii), veuillez indiquer si le balisage d'un seul emploi dans le cadre d'un différend se caractérise généralement par l'importance de la rémunération indirecte (exemple : valeur des différentes clauses des conventions collectives, incluant les vacances et les horaires de travail) dans la valeur de la rémunération globale.
 - Dans l'affirmative, en vous référant à (iii), veuillez confirmer que la méthode des coûts simulés est la méthode la plus appropriée pour le balisage d'un seul emploi.
- 4.3 Considérant la référence (ii), veuillez confirmer que le balisage effectué n'aurait pas pu intégrer d'autres éléments que le salaire de base, la rémunération incitative, le régime de retraite et l'assurance collective (pendant la vie active et la retraite), en raison de l'absence de données. Au besoin, veuillez élaborer.

Dans votre réponse,

- veuillez indiquer si la taille du marché de référence d'Hydro-Québec (44 organisations) comparativement à celui considéré dans les différends (10 à 15 organisations) a eu un impact sur le choix des éléments à baliser. Au besoin, veuillez élaborer.

- veuillez indiquer si la banque de données « remun », pour des organisations exclues du marché de référence d'Hydro-Québec, contient des renseignements permettant de baliser d'autres éléments que le salaire de base, la rémunération incitative, le régime de retraite et l'assurance collective (pendant la vie active et la retraite). Au besoin, veuillez élaborer.

4.4 Veuillez expliquer, outre la banque de données « remun », quelles sont les autres banques de données et leur contenu utilisées par les experts de Normandin Beaudry aux fins des balisages et des méthodes d'analyses relatées en (ii) et (iii).

5. **Références :**
- (i) Pièce [B-0020](#), p. 12 ;
 - (ii) Pièce [B-0150](#), p. 21 ;
 - (iii) Pièce [B-0150](#), p. 22 ;
 - (iv) Dossier R-3980-2016, décision [D-2017-022](#), p. 94, par. 342 ;
 - (v) Dossier R-3980-2016, décision [D-2017-022](#), p. 83, par. 291.

Préambule :

(i) « Afin de baliser la rémunération globale d'Hydro-Québec, nous avons utilisé la méthode des coûts simulés.

Cette méthode consiste à évaluer le coût qui serait encouru par Hydro-Québec si ses employés bénéficiaient de la même rémunération globale (salaire de base moyen, rémunération incitative, régime de retraite et régimes d'assurance collective) que celle de chacune des organisations du marché de référence. De cette façon, on élimine les biais démographiques pour mettre en lumière la valeur de l'offre globale de rémunération de chaque organisation.

La méthode des coûts simulés est utilisée dans les arbitrages de différends touchant la rémunération globale et l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) a utilisé cette méthode dans le cadre de divers mandats.

Selon l'ISQ, la méthode des coûts simulés permet de limiter l'influence des variables démographiques et économiques et de refléter de façon plus précise les caractéristiques des régimes. » [note de bas de page omise]

(ii) « Seule la méthode des coûts simulés permet, sous certaines conditions, de limiter l'influence de ces facteurs et d'ainsi refléter de façon plus précise les caractéristiques des régimes. L'ISQ a d'ailleurs utilisé cette méthode dans le cadre de divers mandats. » [nous soulignons]

(iii) « Afin de nuancer les résultats de la comparaison des salaires, l'ISQ ajoute de l'information sur les échelles salariales des secteurs comparés. Les échelles expriment une partie importante de la politique salariale de l'employeur. Elles représentent le niveau de rémunération offert pour un emploi. Pour des moyennes salariales différentes, la politique salariale pourrait être similaire

puisque les débours peuvent varier en raison de diverses caractéristiques. L'analyse des échelles salariales jette donc un éclairage additionnel sur les résultats de la comparaison des salaires. »
[note de bas de page omise]

(iv) « [342] *La firme Normandin Beaudry a choisi la méthode des coûts simulés pour les salaires. Madame Colpron préconise la méthode de la valeur au pair à l'égard des salaires. L'Institut de la statistique du Québec applique la méthode des débours dans le cadre de ses études régulières. »*
[nous soulignons]

(v) « [291] *De plus, madame Colpron précise que la méthode de la valeur au pair est utilisée par les grandes firmes d'actuaire, notamment Towers Perrin, Korn Ferry Hay Group, Mercer, Willis Towers Watson et PCI Perrault Conseil, à l'égard des salaires. La méthode des coûts simulés est celle qui est habituellement utilisée pour déterminer la valeur des régimes de retraite et d'assurance collective. »* [note de bas de page omise]

Demandes :

- 5.1 Considérant les références (i) et (ii), veuillez préciser si l'affirmation « *Selon l'ISQ, la méthode des coûts simulés permet de limiter l'influence des variables démographiques et économiques et de refléter de façon plus précise les caractéristiques des régimes. »* ne s'applique qu'aux régimes de retraite et autres régimes d'assurances. Veuillez expliquer.
- 5.2 Veuillez expliquer quelles sont les conditions mentionnées à la référence (ii).
- 5.3 Veuillez expliquer, à l'égard des salaires uniquement, les différences, de même que les avantages et les inconvénients entre les méthodes suivantes :
 - méthode des coûts simulés;
 - méthode utilisée par l'ISQ, à savoir la méthode des débours et la comparaison des échelles salariales (références (iii) et (iv));
 - méthode au pair (références (iv) et (v)).

Dans votre réponse, veuillez considérer les affirmations citées aux références (iv) et (v). Veuillez étayer votre réponse à l'aide d'exemples.

- 5.4 Considérant les références (iv) et (v), veuillez citer les organismes qui utilisent la méthode au pair pour le balisage ou le suivi des salaires.

- 6. Références :** (i) Pièce [B-0020](#), p. 10, tableau 2;
 (ii) Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), annexe C, tableau 2.

Préambule :

- (i) Le tableau 2 présente la proportion des titulaires couverts par l'étude de balisage déposée au présent dossier, par groupe d'employés.
- (ii) Le tableau 2 présente la proportion des titulaires couverts par l'étude de balisage de 2016, par groupe d'employés.

Demandes :

- 6.1 À l'aide des renseignements de la référence (i), la Régie, tel qu'il appert dans le tableau ci-dessous, détermine le pourcentage d'appariement des titulaires par groupe d'employés dans le balisage réalisé au présent dossier :

Groupe d'employés	Nombres de titulaires appariés		%
	Dans l'enquête	Chez HQ	
Cadres intermédiaires	26	749	3,5%
Cadres de maîtrise	237	988	24,0%
Professionnels	114	1 025	11,1%
Spécialistes	1 033	4 317	23,9%
Ingénieurs	1 630	1 966	82,9%
Technologues	762	2 340	32,6%
Métiers	1 349	5 044	26,7%
Bureau	394	2 212	17,8%
	5 545	18 641	29,7%

Veillez valider les données du tableau et au besoin, veuillez y apporter les corrections requises.

- 6.2 À l'aide des renseignements de la référence (ii), la Régie, tel qu'il appert dans le tableau ci-dessous, détermine le pourcentage d'appariement des titulaires par groupe d'employés dans le balisage réalisé dans le dossier R-3980-2016 :

Emplois	Nombres de titulaires appariés		%
	Dans l'enquête	Chez HQ	
Cadres intermédiaires	40	528	7,6%
Cadres de maîtrise	119	820	14,5%
Professionnels	100	962	10,4%
Spécialistes	596	3 733	16,0%
Ingénieurs	1 402	1 648	85,1%
Technologues	815	2 448	33,3%
Métiers	1 353	5 454	24,8%
Bureau	873	2 591	33,7%
	5 298	18 184	29,1%

Veillez valider les données du tableau et au besoin, veuillez y apporter les corrections requises.

- 6.3 En vous référant aux tableaux des deux questions précédentes, veuillez expliquer l'évolution entre les pourcentages d'appariement des titulaires suivants :

	R-4167-2021	R-3980-2016
Cadres intermédiaires	3,5 %	7,6 %
Cadres de maîtrise	24 %	14,5 %
Spécialistes	23,9 %	16 %
Bureau	17,8 %	33,7 %

- 6.4 En vous référant au tableau de la question précédente, veuillez expliquer les impacts de l'évolution entre les pourcentages d'appariement des titulaires sur la comparabilité des résultats des balisages réalisés au présent dossier et en 2016.
- 6.5 Veuillez compléter le tableau suivant permettant d'identifier le pourcentage d'appariement des titulaires chez le Transporteur dans le balisage :

Emplois	Dans l'enquête (1)	Chez le Transporteur		= (1)/(3)	= (2)/(3)
		Dans l'enquête (2)	Total (3)		
Cadres intermédiaires	26	xx	xx	xx	xx
Cadres de maîtrise	237	xx	xx	xx	xx
Professionnels	114	xx	xx	xx	xx
Spécialistes	1 033	xx	xx	xx	xx
Ingénieurs	1 630	xx	xx	xx	xx
Technologues	762	xx	xx	xx	xx
Métiers	1 349	xx	xx	xx	xx
Bureau	394	xx	xx	xx	xx
	5 545	xx	xx	xx	xx

6.6 En vous référant aux tableaux des questions **6.1** et **6.5**, veuillez élaborer sur la représentativité de la distribution des emplois chez le Transporteur dans l'enquête.

DÉFINITIONS DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

7. **Références :**
- (i) Pièce [B-0029](#), p. 4;
 - (ii) Pièce [B-0146](#), p. 9 et 10, R1.3.1 et R1.3.2;
 - (iii) Dossier R-4168-2021, pièce [B-0005](#), p. 5 et 6.

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose sa proposition de codification aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs et conditions) en suivi de la décision D-2020-146, paragraphe 531.

Pour la définition de la catégorie « Maintien des actifs », le Transporteur propose le texte suivant :

« Maintien des actifs

Les investissements attribués à la catégorie Maintien des actifs visent à assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte, en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur ».

(ii) Dans ses réponses à la demande de renseignements numéro 5 de la Régie, le Transporteur précisait ce qui suit à l'égard de la définition de la catégorie « Maintien des actifs » :

« 1.3.1. Veuillez justifier l'utilité de la phrase suivante [...], en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur » de la définition de la catégorie « Maintien des actifs ».

Réponse :

Le Transporteur considère qu'il est important de maintenir ce texte dans la définition de la catégorie « Maintien des actifs ». Ce texte précise que les investissements dans cette catégorie sont réalisés dans le cadre qui prévaut au moment de l'investissement, lequel inclut les plus récents progrès techniques et technologiques ainsi que les orientations quant à l'évolution du réseau¹ et les équipements normalisés chez le Transporteur. Le maintien du texte en question est requis à cet égard.

1.3.2. Veuillez commenter la possibilité de remplacer le texte « [...], en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur » par « tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles ».

Réponse :

L'expression « les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles » n'inclut pas les notions d'orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur. Pour cette raison, le Transporteur recommande le maintien du texte qu'il a proposé ».

Avec la note de bas de page suivante :

«¹ Par exemple, choix d'un niveau de tension plus élevé ».

(iii) Dans le dossier R-4168-2021, le Transporteur présente la description synthétique des investissements et de leurs objectifs.

Pour la description synthétique de la catégorie « Maintien des actifs », le Transporteur propose le texte suivant :

« Maintien des actifs

Les investissements destinés au Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité ou du réseau de transport de télécommunications sont directement associés au cycle de vie des équipements et des installations. Ils sont déterminés par l'âge et l'état des actifs, ainsi que par leur capacité technique à répondre aux besoins du réseau de transport d'électricité ou de

télécommunications. Ils visent à assurer le maintien de la capacité de service offerte par le Transporteur à sa clientèle tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles ».

Demandes :

- 7.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur juge important de maintenir le texte « [...] *des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur* » dans la définition de la catégorie « Maintien des actifs », en tenant compte du fait que cette précision n'apparaît pas dans la description synthétique de cette catégorie d'investissement (référence (iii)).
- 7.2 Veuillez indiquer si la définition proposée par le Transporteur pourrait être modifiée, en y ajoutant les notions de disponibilité et d'utilité, comme suit :

« Les investissements attribués à la catégorie Maintien des actifs visent à assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte, en tenant compte – s'ils sont disponibles et utiles – des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur » [nous ajoutons et soulignons].

7.2.1. Dans la négative, veuillez élaborer.

- 7.3 Veuillez commenter la possibilité de remplacer le texte « [...] *en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur* » (référence (i)) par « [...] *en tenant compte du cadre qui prévaut au moment de l'investissement* » (référence (ii)).

APPLICATION DE LA MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT AUX CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

8. **Références :** (i) Pièce [B-0068](#), p. 19 à 23 et 32;
(ii) Site [OASIS](#) du Transporteur.

Préambule :

- (i) Le Transporteur donne suite au suivi de l'ordonnance de la Régie au paragraphe 366 de la décision D-2020-146 et soumet, entre autres :

« Pour clarifier l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs multiples, le Transporteur

a opté pour une description pas à pas des étapes de la méthode avec l'aide de questions-réponses permettant de guider l'attribution des coûts des projets aux différentes catégories d'investissement. Il illustre par la suite sa démarche par une représentation schématique présentée à la figure 3. Finalement, la démarche appliquée à un exemple lié à un projet autorisé par la Régie est montrée à l'annexe 4 ».

En [page 23](#), le Transporteur présente, à la figure 3, la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement aux différentes catégories d'investissement.

En [page 32](#), le Transporteur présente, en annexe 4, un exemple d'attribution des coûts aux catégories d'investissement appliqué au projet de construction du nouveau poste de Saint-Patrick (R-3918-2015).

(ii) Outil de commercialisation du transport d'électricité.

Demande :

8.1 Veuillez indiquer si, selon le Transporteur, il pourrait être utile et pertinent d'afficher sur son site OASIS (référence (ii)) un ou plusieurs des documents soumis en preuve au présent dossier (référence (i), particulièrement la page 23) pour clarifier l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs multiples. Veuillez expliquer.