

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 8 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 DE DISPONIBILITÉ
 DE SERVICES AUX INTERCONNEXIONS**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0163](#), p. 6;
 - (ii) Pièce [C-AHQ-ARQ-0024](#), p. 7 à 9;
 - (iii) Pièce [C-AHQ-ARQ-0024](#), p. 9 à 10;
 - (iv) Pièce [C-RTIÉE-0042](#), p. 15 à 16;
 - (v) Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 99 à 103.

Préambule :

- (i) En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur présente le tableau suivant :

Tableau R1.3

Tableau R1.3*

Interconnexion	Énergie (GWh)	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Ontario (ON)	$\sum T_{C_{tr}} (1)$	19 129	18 298	20 172	21 888	21 750	NA
	$\sum T_{C_{ref}} (2)$	23 761	23 696	23 696	23 696	23 761	NA
	Indicateur = (1)/(2)	80,5 %	77,2 %	85,1 %	92,4 %	91,5 %	85,3 %
New-York (NY)	$\sum T_{C_{tr}} (3)$	15 937	14 141	15 466	16 500	16 248	NA
	$\sum T_{C_{ref}} (4)$	17 559	17 511	17 511	17 511	17 559	NA
	Indicateur = (3)/(4)	90,8 %	80,8 %	88,3 %	94,2 %	92,5 %	89,3 %
Nouvelle-Angleterre (NE)	$\sum T_{C_{tr}} (5)$	16 191	18 615	18 001	19 392	18 545	NA
	$\sum T_{C_{ref}} (6)$	20 379	20 323	20 323	20 323	20 379	NA
	Indicateur = (5)/(6)	79,4 %	91,6 %	88,6 %	95,4 %	91,0 %	89,2 %
Nouveau-Brunswick (NB)	$\sum T_{C_{tr}} (7)$	6 676	7 830	7 718	8 038	8 386	NA
	$\sum T_{C_{ref}} (8)$	9 039	9 014	9 014	9 014	9 166	NA
	Indicateur = (7)/(8)	73,9 %	86,9 %	85,6 %	89,2 %	91,5 %	85,4 %
GLOBAL	$\sum T_{C_{tr}} (9)$	57 695	58 674	61 083	65 523	64 632	NA
	$\sum T_{C_{ref}} (10)$	70 439	70 246	70 246	70 246	70 566	NA
	Indicateur = (9)/(10)	81,9 %	83,5 %	87,0 %	93,3 %	91,6 %	87,5 %

* L'indicateur global prend en considération des limitations à 325 MW sur le total des chemins CORN inclus dans l'Ontario (ON) et DEN inclus dans New-York (NY) dont les $T_{C_{tr}}$ totalisent 359 MW. Ainsi, la somme des deux chemins pour les $T_{C_{tr}}$ et pour les $T_{C_{ref}}$ est limitée lorsqu'elle dépasse 325 MW. Pour les fins du tableau demandé par interconnexion les $T_{C_{tr}}$ et $T_{C_{ref}}$ n'ont pas été limités indépendamment pour ces deux chemins, car c'est la combinaison des deux qui est limitative.

(ii) En lien avec le tableau R1.3, l'AHQ-ARQ mentionne :

« L'AHQ-ARQ s'interroge sur trois aspects menant au calcul de ces résultats :

- Les valeurs calculées pour la Nouvelle-Angleterre;
- Les valeurs calculées pour le Nouveau-Brunswick en 2020; et
- Les causes des réductions aux TTC_{hr} considérées dans le calcul de l'indicateur.

Les valeurs calculées pour la Nouvelle-Angleterre

Le tableau R1.3 indique une somme annuelle des $TTR_{ref}[TTC_{ref}]$ de 20 323 GWh pour la Nouvelle-Angleterre pour une année non bissextile. Une telle quantité annuelle correspond à une puissance moyenne de 2 320 MW (20 323 GWh x 1000 MWh/GWh / 8760 heures/an). Or, la capacité de transfert en livraison des interconnexions vers la Nouvelle-Angleterre n'est que de 2 275 MW.

L'AHQ-ARQ pourra obtenir plus d'information sur ces valeurs de la Nouvelle-Angleterre lors de l'audience puis pourra formuler une recommandation à la Régie.

Les valeurs calculées pour le Nouveau-Brunswick en 2020

Le tableau R1.3 indique une somme annuelle des $TTR_{ref}[TTC_{ref}]$ de 9 166 GWh pour le Nouveau-Brunswick pour l'année 2020. Une telle quantité annuelle correspond à une puissance moyenne de 1 043,5 MW (9 166 GWh x 1000 MWh/GWh / 8784 heures/an 2020). L'AHQ-ARQ comprend que le Transporteur a procédé à un ajustement de la TTC_{ref} du Nouveau-Brunswick qui passe de 1 029 MW à 1 200 MW en 2020 (mais pas à 1043,5 MW comme calculé ci-dessus). Il se peut que le Transporteur ait utilisé une TTC_{ref} pour le Nouveau-Brunswick pondérée dans le temps mais, dans un tel cas, la formule de calcul de l'indicateur global proposée par le Transporteur ne serait pas valable et devrait être remplacée par la formule de calcul suivante présentée par le Transporteur pour chacune des interconnexions où le dénominateur permet de faire varier la TTC_{ref} en cours d'année :

$$\frac{\Sigma TTC_{hr}}{[\text{ }]} \times 100$$
$$\Sigma TTC_{ref}$$

Où :

- TTC_{hr} = TTC réelle à chacune des heures pour toutes les interconnexions comme affiché sur OASIS.
- TTC_{ref} = Valeur maximale de la TTC, à chacune des heures, de chacune des interconnexions, démontrée comme réalisable et sécuritaire

Le terme NH_{an} qui représente le nombre d'heures dans l'année n'est donc plus requis et est reflété dans ΣTTC_{ref} à chacune des heures.

L'AHQ-ARQ pourra obtenir plus d'information sur les valeurs utilisées pour le Nouveau-Brunswick lors de l'audience puis pourra formuler une recommandation à la Régie. » [nous soulignons] [notes de bas de page omises]

(iii) « ... la valeur TTC_{hr} utilisée par le Transporteur dans sa proposition d'indicateur est influencée non seulement par les interruptions et les indisponibilités causées par le Transporteur mais aussi par d'autres facteurs dont les suivants, tel que décrit à l'appendice C des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec :

- *La capacité de transfert du réseau voisin;*
- *Les paramètres externes au Transporteur (retraits d'équipements, conditions d'exploitation et limites de réseau) qui influencent les capacités de transfert des réseaux voisins;*
- *La prévision des charges régionales;*
- *Les prévisions de température de l'air ambiant;*
- *Le plan de production des ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale;*

L'inclusion de tels facteurs non pertinents pour l'indicateur souhaité pourrait expliquer la relative faiblesse des résultats obtenus par la méthode de calcul proposée par le Transporteur.

L'AHQ-ARQ est d'avis que ces facteurs ne devraient pas être pris en compte dans le calcul de l'indicateur de Disponibilité de services aux interconnexions puisqu'ils ne sont pas sous le contrôle du Transporteur.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de scinder l'indicateur Disponibilité de services aux interconnexions en deux parties, soit l'une qui représente les réductions de service sous le contrôle du Transporteur et l'autre qui représente les réductions de service qui ne sont pas sous le contrôle de ce dernier. » [nous soulignons] [notes de bas de page omises]

(iv) « *La pertinence, au présent Volet 2 du présent dossier R-4167-2021, des deux indicateurs de performance supplémentaires proposés par le Transporteur sur la disponibilité de services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d'exploitation tient donc à leur utilité comme outils d'information générale à la Régie (et évidemment au Transporteur lui-même et aux intervenants).*

À cet égard, il est souhaitable, que l'indicateur soit le plus informatif possible. Nous recommandons donc à la Régie de l'énergie, comme l'AHQ-ARQ et la FCEI en ont manifesté aussi l'intérêt dans leurs demandes de renseignement, que le Transporteur fournisse dorénavant dans ses dossiers tarifaires les résultats de ces indicateurs, non seulement globalement mais également par interconnexion et par emplacement d'exploitation, et de les ventiler aussi selon la cause d'indisponibilité. Ces informations plus précises permettront de mieux identifier les tendances ainsi que les problèmes spécifiques d'indisponibilité. » [nous soulignons]

(v) « [438] La Régie est d'accord avec le Transporteur pour qui il est normal que les indicateurs puissent être inférieurs à leur cible, dans une certaine marge, sans que la qualité de service ne soit présumée détériorée.

[...]

[442] Dans le choix des seuils, la Régie réitère deux principes, à savoir que pour chaque indicateur, la zone de performance acceptable doit être suffisamment exigeante et la diminution des points doit être prononcée lorsqu'un indicateur quitte cette zone. »

Demandes :

- 1.1 Veuillez expliquer les variations observées de 2016 à 2020 dans l'indicateur de disponibilité de services aux interconnexions (référence (i)), tant au niveau global que pour chacun des marchés.
- 1.2 Veuillez proposer et justifier la cible visée par le Transporteur, pour l'indicateur de disponibilité global, en précisant si ce niveau a été établi après consultation auprès de ses clients.
 - 1.2.1. Veuillez également indiquer les seuils à considérer (référence (v)) pour cet indicateur.
- 1.3 En réponse aux interrogations de l'AHQ-ARQ (référence (ii)), veuillez :
 - 1.3.1. préciser la $\Sigma\text{TTC}_{\text{réf}}$ pour la Nouvelle-Angleterre utilisée dans le tableau R1.3.
 - 1.3.2. préciser la $\Sigma\text{TTC}_{\text{réf}}$ pour le Nouveau-Brunswick utilisée dans le tableau R1.3.
- 1.4 Veuillez commenter la pertinence de scinder l'indicateur de disponibilité de services aux interconnexions en deux parties, soit l'une qui représenterait les réductions de services sous le contrôle du Transporteur et l'autre qui représenterait les réductions de services qui ne sont pas sous son contrôle.
- 1.5 Veuillez préciser si le Transporteur est en mesure de produire l'indicateur de disponibilité de services aux interconnexions selon la cause d'indisponibilité à partir de l'année 2016.

INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES EMPLACEMENTS D'EXPLOITATION

2. **Références :** (i) Pièce [C-AHQ-ARQ-0024](#), p. 13 à 15;
(ii) Pièce [B-0169](#), p. 28;
(iii) Pièce [C-RTIEÉ-0042](#), p. 15 à 16.

Préambule :

(i) « Le Transporteur présente ainsi les résultats du calcul de l'indicateur des cinq dernières années ainsi que ceux de l'ensemble des sept participants au rapport ERIS de l'ACÉ, excluant ceux du Transporteur.

Tableau 9
Disponibilité des emplacements d'exploitation du Transporteur

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	98,96 %	99,32 %	99,29 %	99,31 %	99,30 %	99,24 %

Tableau 10
Disponibilité des emplacements d'exploitation ACÉ¹⁰

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	99,58 %	99,65 %	99,60 %	99,65 %	n.d.	99,62 %

À partir de ces deux tableaux, on peut constater que la disponibilité des emplacements d'exploitation du Transporteur s'est améliorée en 2017 pour se stabiliser par la suite. De plus, les résultats du Transporteur sont nettement inférieurs à ceux des autres transporteurs canadiens.

[...] l'AHQ-ARQ constate que le nombre d'emplacements suivis par ce nouvel indicateur qui ne couvre que les emplacements majeurs varie entre 5 000 et 6 000 sur la période alors que le nombre d'emplacements suivis par l'indicateur d'indisponibilités forcées (« IF ») est plutôt de l'ordre de 92 000 et que ce nombre ne varierait pas de façon significative avec les années selon l'information obtenue du Transporteur.

L'AHQ-ARQ s'interroge sur la baisse significative du nombre d'emplacements majeurs par rapport au nombre d'emplacements suivis par l'indicateur des IF. De plus, une hausse substantielle de 16 % du nombre d'emplacements est observée entre 2016 et 2020 [nombre total des emplacements retenus : 4 937 en 2016 et 5 738 en 2020] [...]

[...] l'AHQ-ARQ observe également une hausse substantielle du pourcentage du nombre d'indisponibilités forcées sur l'échantillon retenu par le Transporteur comme le démontre le tableau suivant préparé par l'AHQ-ARQ :

Tableau AHQ-ARQ-1
Pourcentage des IF pour l'échantillon des emplacements majeurs versus tous les emplacements

		2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
IF emplacements majeurs	(1)	1161	1139	1044	1095	990	5429
Nombre d'emplacements majeurs	(2)	4937	5257	5415	5540	5738	26887
Pourcentage		23,5%	21,7%	19,3%	19,8%	17,3%	20,2%
IF tous les emplacements	(3)	5879	6169	5769	5969	6645	30431
Nombre d'emplacements	(4)	92000	92000	92000	92000	92000	460000
Pourcentage		6,4%	6,7%	6,3%	6,5%	7,2%	6,6%
<small>(1) B-0169, p. 26, figure R7.6.</small>							
<small>(2) B-0169, p. 28, tableau R7.9.</small>							
<small>(3) B-0006, p. 6, tableau 1.</small>							
<small>(4) R-3981-2016, B-0054, p. 8, réponse 3.2; et R-3981-2016, A-0030, pp. 46-47.</small>							

L'AHQ-ARO est d'avis que, statistiquement parlant, il est difficilement explicable que le pourcentage des IF des emplacements majeurs passe du simple au triple par rapport aux IF de tous les emplacements. Le Transporteur explique cette différence, sans quantification, par la composition de l'échantillon et par le fait que seul l'emplacement d'exploitation ayant causé une série d'indisponibilités est considéré. [...] » [nous soulignons] [notes de bas de page omises]

(ii) « Le tableau suivant présente la valeur NTEE décrite à la référence (iv) pour chacune des cinq années entre 2016 et 2020 et pour chacune des familles identifiées à la référence (i).

Tableau R7.9
Valeurs NTEE de 2016 à 2020

	2016	2017	2018	2019	2020
CS, CLC, CXC, GC	73	76	77	79	80
Disjoncteur	2 885	3 162	3 281	3 355	3 444
Transformateur	1 514	1 541	1557	1573	1587
XC	156	162	171	183	227
XL	309	316	329	350	400
Valeur NTEE	4 937	5 257	5 415	5 540	5 738

(iii) « La pertinence, au présent Volet 2 du présent dossier R-4167-2021, des deux indicateurs de performance supplémentaires proposés par le Transporteur sur la disponibilité de services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d'exploitation tient donc à leur utilité comme outils d'information générale à la Régie (et évidemment au Transporteur lui-même et aux intervenants).

À cet égard, il est souhaitable, que l'indicateur soit le plus informatif possible. Nous recommandons donc à la Régie de l'énergie, comme l'AHQ-ARO et la FCEI en ont manifesté aussi l'intérêt dans leurs demandes de renseignement, que le Transporteur fournisse dorénavant dans ses dossiers tarifaires les résultats de ces indicateurs, non seulement globalement mais également par interconnexion et par emplacement d'exploitation, et de les ventiler aussi selon la cause d'indisponibilité. Ces informations plus précises permettront de mieux identifier les tendances ainsi que les problèmes spécifiques d'indisponibilité. » [nous soulignons]

(iv) « La FCEI soumet qu'il ressort clairement des décisions antérieures que la Régie envisageait l'indicateur de Taux de disponibilité comme un indicateur permettant de juger de la performance de la stratégie de maintenance. Considérant la réponse du Transporteur, il semble qu'il ne puisse remplir ce rôle notamment parce qu'il inclut l'ensemble des causes d'indisponibilité. Cependant, le Transporteur a indiqué avoir fait un travail important pour "codifier les différentes causes des milliers d'indisponibilités des six dernières années, jugeant cet exercice nécessaire à l'analyse des variations de l'indicateur."

La FCEI estime que cette information devrait être utilisée pour développer un indicateur qui pourrait être basé sur le développement réalisé pour les fins de l'indicateur de Taux de disponibilité, mais qui ciblerait uniquement les indisponibilités dues aux défaillances. » [nous soulignons]

Demandes :

- 2.1 Veuillez indiquer et expliquer le niveau visé pour l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation du Transporteur.
- 2.2 Veuillez commenter l'affirmation de l'AHQ-ARQ à l'effet que la disponibilité des emplacements d'exploitation du Transporteur est nettement inférieure [99,24 %] à celle des autres transporteurs canadiens [99,62 %].
- 2.3 Veuillez comparer le nombre total d'emplacements majeurs retenus (« NT_{EE} ») avec le nombre total d'emplacements qui s'élèverait à 92 000, selon l'AHQ-ARQ, en utilisant le format du tableau R7.9 de la référence (ii).
- 2.4 Veuillez préciser les raisons qui expliquent que le pourcentage des IF des emplacements majeurs soit significativement plus élevé par rapport au pourcentage des IF de tous les emplacements. Veuillez également expliciter davantage l'impact sur l'indicateur du fait que seul l'emplacement d'exploitation ayant causé une série d'indisponibilités est considéré (référence (i)). Veuillez, si possible, illustrer vos explications par un exemple.
- 2.5 Veuillez préciser si le Transporteur est en mesure de produire l'indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation selon la cause d'indisponibilité à partir de l'année 2016 et, en particulier, de mettre en évidence les indisponibilités dues aux défaillances des équipements.

PRÉSENTATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENTS ET DE CHARGES D'EXPLOITATION ADDITIONNELLES

3. **Références :**
- (i) Pièce [B-0039](#), p. 36 et 37;
 - (ii) Pièce [C-RTIEE-0042](#), p. 25 et 26;
 - (iii) Dossier R-4112-2019, décision [D-2020-083](#), p. 29;
 - (iv) [Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie](#).

Préambule :

- (i) « Dans sa décision D-2020-109, la Régie indique :

« [221] Ainsi, dans la perspective de la préoccupation exprimée, la Régie demande au Transporteur de présenter un document de réflexion sur l'opportunité de présenter l'ensemble des coûts, soit les investissements et les charges d'exploitation additionnelles, d'un projet en « Maintien des actifs » à déploiement informatique dans une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73, dans le cadre du prochain dossier tarifaire. »

Comme demandé, le Transporteur présente ci-après sa réflexion sur l'opportunité de présenter les investissements ainsi que les charges d'exploitation additionnelles non récurrentes d'un projet en « Maintien des actifs » à déploiement informatique dans une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie (la « Loi »). Cependant, dans la perspective de la préoccupation exprimée par la Régie, le Transporteur élargit cette réflexion à tout projet, quelle que soit sa catégorie. Il présente également une proposition de traitement et de présentation des charges non récurrentes découlant d'un projet de nature « non traditionnelle » au regard des activités du Transporteur (postes ou lignes de transport).

Tout d'abord, le Transporteur considère que, dans un contexte d'évolution technologique importante, des charges d'exploitation non récurrentes peuvent survenir pour tout projet, quelle qu'en soit la catégorie. En effet, de façon plus générale, tout projet, de nature « non traditionnelle », indépendamment de sa catégorie d'investissement, peut occasionner des charges non récurrentes devant être encourues pour faciliter l'intégration de nouvelles techniques ou technologies. Dans le but d'une implantation optimale, ce type de projet peut s'accompagner de formation adaptée, de session de gestion de changement, voire même de toute autre activité nécessaire à la mise à niveau des équipes. Il est donc justifié que le Transporteur ait à assumer ces charges qui, une fois les activités réalisées, ne se reproduisent plus.

En particulier, les projets en Maintien des actifs, visant 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, peuvent induire des charges d'exploitation de type frais de formation ou de gestion de changement, comme dans le cas du projet Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité.

De plus, d'un point de vue juridique et réglementaire, le Transporteur considère que présenter pour autorisation ce type de charges dans une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi déborde du cadre clairement défini par cet article et par le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (le « Règlement ») s'y rattachant, cadre auquel le Transporteur et la Régie se sont toujours conformés respectivement dans les demandes d'autorisation de projet d'investissement et dans les décisions d'autorisation.

En effet, le Transporteur voit dans la proposition esquissée par la Régie un chevauchement contraire au cadre réglementaire défini et découlant de l'article 49 qui encadre les demandes tarifaires et réaffirme son désaccord à ce que les charges additionnelles non récurrentes découlant du volet informatique d'un projet soient autorisées dans une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi. » [nous soulignons]

(ii) « [...] Toutefois, pour des raisons pratiques et afin de réduire le risque d'« éléphants blancs » (c'est-à-dire des actifs échoués qui auraient été autorisés selon l'article 73 de la Loi pour voir ensuite leurs coûts capitalisés ou leurs charges refusées en causes tarifaires), lors de l'émission de l'autorisation d'un Projet selon l'article 73, la Régie doit déjà anticiper un peu (mais sans les décider) les coûts capitalisés ou leurs charges qui seraient subséquentement soumis pour approbation en causes tarifaires en lien avec ce Projet. C'est dans ce cadre que le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, RRQ, c. R-6.01, r. 2, en son article 2, requiert déjà que le demandeur d'autorisation soumette, à l'appui de son projet, des renseignements (à des fins informatives) notamment sur « les coûts associés au projet », « l'étude de faisabilité économique du projet » et « l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité ». Ces renseignements aident la Régie à rendre sa décision sur l'autorisation ou non du projet, sans toutefois qu'elle décide d'avance, en tant que tels, les coûts qui seront subséquentement soumis en cause tarifaire. Mais, en en tenant compte déjà un peu d'avance, il y a réduction du risque que ces coûts soient subséquentement refusés en cause tarifaire.

45 - Ceci étant dit, rien dans le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, RRQ, c. R-6.01, r. 2, en son article 2, n'indique que cette information (soumise lors de la demande d'autorisation de projet) soit limitée aux seuls coûts capitalisés ni qu'il serait interdit de fournir alors à la Régie toute l'information quant aux charges prévues, récurrentes ou non.

46 - Nous soumettons donc respectueusement que le cadre réglementaire existant prévoit déjà que la Régie puisse requérir spécifiquement à un demandeur d'autorisation selon l'article 73 de la Loi de lui fournir l'information quant à ses coûts, son analyse économique et l'impact tarifaire prévus, tant en ce qui a trait aux coûts capitalisés qu'aux charges associées au projet dont on demande l'autorisation.

47 - Cela inclurait tant les charges ajoutées que les charges évitées par l'investissement (par exemple toute éventuelle réduction de la maintenance préventive ou d'autres charges liées à l'actif qui est remplacé). » [nous soulignons]

(iii) « [103] La Régie est satisfaite des explications du Transporteur, en réponse à l'AQCIE, sur la différence des coûts d'exploitation et d'entretien utilisés aux fins de l'analyse économique des solutions et de ceux utilisés dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet.

[104] La Régie est d'avis qu'il est pertinent d'inclure à l'analyse économique des solutions, l'information relative aux coûts d'exploitation et d'entretien dès le dépôt initial d'un projet. En effet, la conclusion selon laquelle ces coûts sont équivalents ne peut être fondée qu'en ayant ces montants. De plus, même dans le cas où ces coûts avantagent la solution retenue, cette information justifie encore mieux le choix de la solution. Dans le cas où ces coûts ne sont pas à l'avantage de la solution retenue, leur inclusion permet alors une meilleure transparence de l'analyse économique.

[105] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur d'inclure les coûts d'entretien et d'exploitation dans l'analyse économique des solutions des prochains projets d'investissement qu'il soumettra pour autorisation. Compte tenu de ce qui précède, la Régie n'estime pas nécessaire d'aborder la recommandation de l'AHQ-ARQ portant sur une éventuelle modification au Règlement. » [nous soulignons]

(iv) L'article 2 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie prévoit :

« 2. Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être accompagnée des renseignements suivants :

1° les objectifs visés par le projet;

2° la description du projet;

3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

4° les coûts associés au projet;

5° l'étude de faisabilité économique du projet;

6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents. »

Demandes :

3.1 Veuillez commenter la possibilité d'inclure, dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation spécifique pour les projets d'investissements dont le coût est égal ou supérieur au seuil de 65 M\$, les informations relatives aux charges d'exploitation additionnelles non récurrentes, telles que celles citées en exemples en référence (i). Veuillez répondre dans le contexte décrit à la référence (ii), soit à des fins informatives.

3.1.1. Veuillez commenter la possibilité de déposer cette information en lien avec :

- les coûts associés au projet;
- l'étude de faisabilité économique du projet, tel que prévu à la référence (iii);
- l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité.

3.2 Veuillez répondre aux questions 3.1 et 3.1.1 en considérant spécifiquement les charges non récurrentes liées aux projets à déploiement informatique.