

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À  
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)  
RELATIVE AU RAPPORT ANNUEL 2017 DU TRANSPORTEUR**

---

**APPLICATION DU MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS  
DE RENDEMENT (MTÉR)**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0008](#), p. 4 et 5;
  - (ii) Pièce [B-0007](#), p. 7;
  - (iii) Rapport annuel HQD 2017, pièce [A-0003](#), p. 1 et 2.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente au tableau 1, le calcul de l'écart de rendement 2017 à partager au montant de 55,1 M\$.

(ii) Le Transporteur présente au tableau 2, l'écart entre le bénéfice net réglementé réalisé en 2017 et celui reconnu en 2017, soit un trop perçu de 45,3 M\$ ou l'écart du coût des capitaux propres avant partage. Par ailleurs, il mentionne à la note 1 que :

*« Pour les fins d'établissement du rendement à partager, le coût des capitaux propres autorisés est révisé à 478,8 M\$ selon la base de tarification réelle ( $19\,463,1\text{ M}\$ \times 30\% \times 8,20\%$ ). Ainsi, l'écart à partager est de 55,1 M\$, tel que présenté au tableau 1 de la pièce HQT-3, Document 3.1, correspondant à l'écart entre le coût des capitaux propres de l'année historique de 533,9 M\$ et le coût des capitaux propres autorisés révisés de 478,8 M\$. »*

(iii) Dans le cadre de sa demande de renseignements #1 adressée à Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité, la Régie questionne la méthodologie du calcul de l'écart de rendement à partager.

**Demande :**

1.1 Veuillez expliquer pourquoi l'écart entre le bénéfice net réglementé réalisé par le Transporteur en 2017 et celui reconnu en 2017, soit un trop-perçu de 45,3 M\$ (référence (ii)) ne représente pas le montant à partager avec sa clientèle, en opposition avec le montant à partager de 55,1 M\$ (référence (i)). Veuillez démontrer la justesse de la méthode de calcul de l'écart de rendement à partager.

## AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#), p. 7, tableau 2;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0014](#), p. 8, tableau 3;
  - (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0015](#), p. 7, tableau 6 ;
  - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0049](#), réponse 2.5, Tableau 2.5D;
  - (v) Dossier R-4009-2017, décision [D-2017-125](#), p. 9.

### Préambule :

(i) Le Transporteur présente une comparaison détaillée des résultats réglementaires réels avec les revenus requis 2017. Il y présente notamment les écarts relatifs au coût de retraite comme suit :

- Coût de retraite relatif à la masse salariale (+ 55,3 M\$);
- Coût de retraite non réparti par produits, relatif aux charges de services partagés (+ 21,8 M\$);
- Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs (– 111,5 M\$);
- Compte d'écart « Coût de retraite » (+ 19,0 M\$);
- Compte d'écart « Norme ASC 715 » (+39,9 M\$).

(ii) Le Transporteur présente l'évolution du compte d'écart « Coût de retraite ».

**Tableau 3**  
**Compte d'écarts – coût de retraite (M\$)**

Hors base de tarification	2015	2016					2017					Solde du compte	Impact revenus requis 2018			
	Total	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Autres composantes			Frais corporatifs	Intérêts	Total
<b>Solde au 31 décembre 2015</b>	1,5														1,5	
Opérations en 2016																
Ecart 2014 versé aux revenus requis 2016	(0,1)														(0,1)	
Ecart 2015 versé aux revenus requis 2016	(2,3)														(2,3)	
Ecart réel 2016																
D-2016-020 <sup>1</sup>		27,7	10,4	(6,6)	1,3	-	32,8								32,8	
Réel 2016		15,3	4,4	(3,5)	0,9	(0,1)	18,0								18,0	
Ecart		(12,4)	(5,0)	3,1	(0,4)	(0,1)	(14,8)								(14,8)	
<b>Solde au 31 décembre 2016</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(12,4)</b>	<b>(5,0)</b>	<b>3,1</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,1)</b>	<b>(14,8)</b>								<b>(15,6)</b>	
Opérations en 2017																
Ecart résiduel 2015 versé aux revenus requis 2017	0,8														0,8	
Ecart 2016 versé aux revenus requis 2017		12,5	4,8	(2,9)	0,4	0,2	16,0								16,0	
Ecart 2017																
D-2017-021 <sup>2</sup>								66,8	28,5	(16,4)	(115,9)	3,9	-	(33,1)	(33,1)	
Projeté année de base								60,9	28,7	(16,5)	(134,6)	3,5	(0,2)	(50,7)	(50,7)	
Ecart								3,1	(1,8)	0,4	(18,7)	(0,4)	(0,2)	(17,6)	(17,6)	
<b>Solde au 31 décembre 2017</b>	<b>-</b>	<b>0,1</b>	<b>(0,2)</b>	<b>0,2</b>	<b>-</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>3,1</b>	<b>(1,8)</b>	<b>0,4</b>	<b>(18,7)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(17,6)</b>	<b>(17,4)</b>	
Opérations en 2018																
Ecart résiduel 2016 versé aux revenus requis 2018		(0,1)	0,2	(0,2)	-	(0,1)	(0,2)								(0,2)	0,2
Ecart 2017 versé aux revenus requis 2018								(3,1)	1,8	(0,4)	18,7	0,4	0,2	17,6	(17,6)	(17,6)
<b>Solde au 31 décembre 2018</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(17,4)</b>	<b>(17,4)</b>

<sup>1</sup> Reclassements suite aux transferts des activités et des ressources mentionnés au rapport annuel à la Régie 2016 du Transporteur à la pièce HQT-2, Document 3, p.12.

<sup>2</sup> Reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1 et redressé de l'impact du dossier de modifications de conventions comptables ASC 715.

(iii) Le Transporteur présente les composantes du coût de retraite et des autres régimes du Transporteur pour la période 2016-2018.

**Tableau 6**  
**Composantes du coût de retraite et des autres régimes du Transporteur (M\$)**

	2016 Réel	2017			2018 Année témoin
		D-2017-021	D-2017-021 ajustée <sup>1</sup>	Année de base	
<b>Coût de retraite</b>					
Charges nettes d'exploitation					
Masse salariale	15,3	13,6	66,8	69,9	78,0
Charges de services partagés	5,4	4,8	28,5	26,7	31,7
Coûts capitalisés	(3,5)	(3,3)	(16,4)	(16,0)	(19,7)
	<b>17,2</b>	<b>15,1</b>	<b>78,9</b>	<b>80,6</b>	<b>90,0</b>
Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs			(115,9)	(134,6)	(137,6)
Frais corporatifs	0,9	0,8	3,9	3,5	4,0
<b>Total</b>	<b>18,1</b>	<b>15,9</b>	<b>(33,1)</b>	<b>(50,5)</b>	<b>(43,6)</b>
<b>Coût des autres régimes</b>					
Charges nettes d'exploitation					
Masse salariale	18,4	16,7	6,9	7,3	7,3
Charges de services partagés	7,8	7,0	2,9	2,8	3,0
Coûts capitalisés	(4,2)	(4,1)	(1,7)	(1,7)	(1,9)
	<b>22,0</b>	<b>19,6</b>	<b>8,1</b>	<b>8,4</b>	<b>8,4</b>
Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs			21,2	22,4	21,0
Frais corporatifs	1,1	1,0	0,4	0,4	0,4
<b>Total</b>	<b>23,1</b>	<b>20,6</b>	<b>29,7</b>	<b>31,2</b>	<b>29,8</b>
<b>Total coût de retraite et coût des autres régimes</b>	<b>41,2</b>	<b>36,5</b>	<b>(3,4)</b>	<b>(19,3)</b>	<b>(13,8)</b>

<sup>1</sup> Pour tenir compte des modifications à l'ASC 715 et des reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 1.

(iv) Le Transporteur présente les composantes détaillées des revenus requis, selon le format suivant :

- Année historique 2016;
- D-2017-049;
- D-2017-049 ajustée;
- Année de base 2017 en 3 colonnes : avec ASC 715, ajustements, sans ASC 715;
- Année témoin 2018 en 3 colonnes : avec ASC 715, ajustements, sans ASC 715.

(v) « [24] *En appliquant les modifications de méthodes comptables réglementaires en lien avec l'ASC 715 à compter du 1er janvier 2017, la Demanderesse estime l'impact sur les revenus requis de l'année 2017 à -39,9 M\$ pour le Transporteur et à -2,4 M\$ pour le Distributeur*10. *Pour l'année témoin 2018, l'impact lié aux modifications de l'ASC 715 est estimé à -48,4 M\$ pour le Transporteur et -8,3 M\$ pour le Distributeur.* » [nous soulignons].

**Demandes :**

- 2.1 Veuillez détailler les composantes de l'écart de 19,0 M\$ associé au compte d'écart « Coût de retraite » à la référence (i), selon le niveau de détail des tableaux des références (ii) et (iii).
- 2.2 Veuillez déposer les composantes détaillées des revenus requis (référence (i)) selon le niveau de détail suivant :
- D-2017-049 reclassé;
  - Année historique 2017 en 3 colonnes : avec ASC 715, ajustements, sans ASC 715;
  - Variation entre année historique 2017 (avec ASC 715) VS D-2017-049 reclassée;
  - Variation entre année historique 2017 (sans ASC 715) VS D-2017-049 reclassée.
- 2.3 Veuillez identifier, par composantes détaillées, les écarts entre les impacts prévus au dossier R-4009-2017 (-39,9 M\$) et les écarts réels constatés pour l'année historique 2017. Veuillez commenter les principaux écarts constatés.

**CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

3. **Références :** (i) Pièce [B-0007](#), p. 7, tableau 2;  
 (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), p. 74, tableau R35.1A;  
 (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0076](#), p. 74.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente, au tableau 2, une comparaison des résultats réglementaires réels avec les revenus requis 2017. L'écart relatif aux charges de services partagées est chiffré à 20,1 M\$.
- (ii) Le Transporteur présente l'évolution des revenus et coûts complets des principaux fournisseurs internes. Les revenus et les coûts complets réels 2016 se présentent comme suit :

Évolution des revenus et coûts complets	Principaux fournisseurs internes			
	CSP	VPTIC	Unités corpo	Total
<b>Revenus réels 2016</b>	<b>480,4</b>	<b>662,6</b>	<b>484,9</b>	<b>1 627,9</b>
	tableau 12	tableau 1	tableau 20	
<b>ms: Excédents 2016</b>	<b>-45,0</b>	<b>-80,5</b>	<b>-49,4</b>	<b>-174,9</b>
Efficiences additionnelles	-33,9	-65,1	-41,7	-140,7
Coût de retraite et APRA	-11,1	-15,4	-7,7	-34,2
<b>Coûts complets réels 2016</b>	<b>435,4</b>	<b>582,1</b>	<b>435,5</b>	<b>1 453,0</b>

Le Transporteur présente également l'évolution des revenus des principaux fournisseurs internes en provenance du Transporteur.

Évolution des revenus facturés au Transporteur	Principaux fournisseurs internes			
	CSP	VPTIC	Unités corpo	Total
<b>Revenus réels 2016</b>	<b>95,4</b>	<b>173,3</b>	<b>75,7</b>	<b>344,4</b>
<b>pl : Inflation</b>	3,9	6,4	2,7	13,0
<b>ms : Efficience réelle et prévue</b>	-5,9	-21,7	-6,4	-34,0
<b>pl : Avantages sociaux futurs</b>	3,4	4,5	6,2	14,1
<b>pl : Croissance des besoins</b>	4,6	49,1	3,5	57,2
<b>Grilles tarifaires 2018</b>	<b>101,4</b>	<b>211,6</b>	<b>81,7</b>	<b>394,7</b>

(iii) « Selon les règles de facturation interne en vigueur, les tarifs et revenus figurant aux grilles tarifaires des fournisseurs internes correspondent à leur coût complet prévu pour l'année à venir. »

### **Demandes :**

3.1 En référence à (ii), veuillez présenter les revenus réels 2017 et les coûts complets réels 2017 pour tous les fournisseurs internes du Transporteur, en détaillant :

- l'efficience additionnelle;
- l'impact de la variation du coût de retraite; et
- l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les avantages sociaux futurs autres que la retraite.

Dans le calcul des revenus et des coûts totaux pour l'ensemble des fournisseurs internes, veuillez exclure les revenus facturés entre fournisseurs internes.

3.2 Veuillez calculer les charges de services partagés du Transporteur pour l'année 2017 en utilisant le coût complet réel (référence (iii)).

3.3 Veuillez commenter sur le niveau d'efficience attribuable aux produits et services facturés au Transporteur (référence (ii)).

**RECUPERATION DES COÛTS DE CONFORMITE DES NORMES DE FIABILITE  
APPLICABLES AUX ACTIVITES DELEGUEES PAR HQP A HQT  
(FONCTION GOP)**

- 4. Références :** (i) Pièce [B-0009](#), p. 3;  
(ii) Pièce [B-0009](#), p. 4;  
(iii) Pièce [B-0009](#), p. 5.

**Préambule :**

(i) Le Tableau 1 présente les revenus suivants provenant de la facturation interne du Transporteur au Producteur :

**Tableau 1**  
Revenus provenant de la facturation interne émise par le Transporteur au Producteur associée aux activités de téléconduite, de conformité, d'exploitation du réseau et de formation 2017 (M\$)

Composantes	D-2017-049	Année historique
Services de Téléconduite	(16,7)	(16,7)
Bureau de conformité	(0,2)	(0,2)
Exploitation des installations	(1,3)	(1,4)
Formation PNE	(0,3)	(0,3)
<b>Total</b>	<b>(18,5)</b>	<b>(18,6)</b>

(ii) « Les activités exercées par les employés du Transporteur en lien avec les services de téléconduite, les activités du bureau de conformité, l'exploitation des installations et la formation pour le Programme nouveaux exploitants (« PNE ») auquel participent des employés du Producteur sont facturées au coût complet, en conformité avec l'application de l'article 5.1 du Code de conduite du Transporteur et dans le respect des composantes du coût complet énoncées dans la décision D-2002-95 et facturé selon une base propre à chaque service.

*Les composantes du coût complet représentent :*

- *Les charges d'exploitation directement associées à la fourniture de ce service;*
- *Les charges de services partagés relatives aux services consommés dans le cadre de la fourniture de ce service;*
- *Les charges d'amortissement relatives aux actifs utilisés pour la fourniture de ce service;*
- *Les charges de taxes foncières, si le service rendu est une location d'espace de travail;*
- *Les charges de taxes sur le capital, relatives aux actifs utilisés dans le cadre de la fourniture de ce service;*
- *Le coût du capital appliqué aux actifs utilisés dans le cadre de la fourniture de ce service, qui correspond à celui établi aux fins réglementaires. » [notes de bas de page omises]*

(iii) « *La facturation de l'exploitation des installations s'effectue sur la base des heures prévues des opérateurs.*

*Quant aux services de formation, ceux-ci sont facturés sur la base des effectifs prévus formés. »*

**Demandes :**

4.1 Veuillez fournir, pour l'année historique 2017 et pour chacune des composantes listées à la référence (ii), les valeurs associées au coût complet réel.

4.2 Veuillez fournir, en valeur absolue et en pourcentage :

- le nombre d'heures prévues des opérateurs, utilisé dans le calcul de la facturation de l'exploitation des installations et;
- les effectifs prévus formés en lien avec la facturation des services de formation (référence (iii)).

4.3 Veuillez fournir, pour l'année 2017, en valeur absolue et en pourcentage :

- le nombre d'heures réel des opérateurs, associé à l'exploitation des installations et;
- les effectifs réels formés, en lien avec les services de formation.

**BASE DE TARIFICATION**

5. **Références :** (i) Pièce [B-0011](#), p. 7;  
(ii) Dossier R-3926-2015, décision [D-2015-119](#), p. 21.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente une comparaison des contributions internes réelles 2017 du Distributeur à celles autorisées selon la décision D-2017-049. Il y mentionne que l'écart de 12 M\$ est principalement lié au projet d'intégration du parc éolien Mesgi'g Ugju's'n (Rivière-Nouvelle).

(ii) « [75] *À l'instar de ses décisions rendues dans les dossiers éoliens R-3631-2007, R-3742-2010 et R-3836-2013, la Régie réserve sa décision sur l'estimation de la contribution par le Distributeur, ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution, jusqu'à ce que les enjeux en lien avec ces réserves aient fait l'objet d'une détermination dans le cadre du dossier générique sur la politique d'ajouts. »*

**Demande :**

5.1 Veuillez préciser et expliquer le traitement effectué par le Transporteur de la contribution liée au projet d'intégration du parc éolien Mesgi'g Ugu's'n (Rivière-Nouvelle), considérant la décision citée à la référence (ii).

- 6. Références :** (i) Pièce [B-0011](#), p. 12;  
(ii) Décision [D-2018-021](#), p. 142, par. 573.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente le tableau « Suivi des mises en service et des autorisations de projets d'investissement ».

(ii) « [573] **De la même manière, elle lui demande, dans le cadre de son rapport annuel, d'ajouter, dans son tableau de suivi des mises en service et des autorisations de projets d'investissement, deux colonnes indiquant respectivement le mois de mise en service projeté lors du dossier tarifaire et le mois réel de mise en service.** » [note de bas de page omise]

**Demande :**

6.1 Veuillez mettre à jour le tableau de la référence (i) afin d'y inclure deux colonnes indiquant respectivement le mois de mise en service projeté lors du dossier tarifaire et le mois réel de mise en service, tel que requis par la décision D-2018-021 (référence (ii)).

## REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT ET TRANSITS ASSOCIES

- 7. Références :** (i) Pièce [B-0015](#), p. 3;  
(ii) Pièce [B-0014](#), p. 4.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente les prix unitaires moyens réels appliqués en 2017 aux différents services de transport. Le prix unitaire applicable au service de point à point à court terme est de 8,69 \$/MW/heure pour une livraison horaire non ferme.

(ii) Les revenus de transport associés au service horaire non ferme sont de 42,8 M\$ pour des besoins de 4,8 x 10<sup>6</sup> MW.



**Demande :**

- 7.1 Veuillez concilier le niveau des besoins et des revenus associés au service de transport horaire non ferme, considérant le prix unitaire de 8,69 \$/MW/heure cité à la référence (i) (sachant que des besoins  $4,8 \times 10^6$  MW devraient, à ce tarif de 8,69 \$/MW/heure, générer des revenus de 41,7 M\$).

**ENTENTES DE RACCORDEMENT ET ENGAGEMENTS D'ACHAT  
DE TYPE TOULNUSTOUC**

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0020](#);
  - (ii) Pièce [B-0021](#), p. 4;
  - (iii) Rapport annuel 2014 d'HQT, pièce [HQT-1, document 9](#);
  - (iv) Tarifs et conditions, p. 29 et 30.

**Préambule :**

- (i) La pièce B-0020 ne mentionne pas d'énergie injectée sur le réseau au point de raccordement pour la centrale Magpie.
- (ii) Le tableau relatif au Suivi des engagements d'achats de type Toulnostouc pour l'année 2017 ne fait pas mention de revenus associés à des engagements selon l'article 12A2.ii).
- (iii) Le rapport annuel 2014 du Transporteur produit, pour 2014, l'énergie injectée sur le réseau au point de raccordement pour la centrale Magpie :

*« Énergie injectée sur le réseau au point de raccordement pour toute centrale raccordée ayant un engagement d'achat selon le paragraphe ii) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions ») :*

*La production de la centrale Magpie a été achetée par Hydro-Québec Production, 4 qui a confirmé au Transporteur qu'elle assume l'engagement d'achat associé au raccordement de cette centrale selon les modalités du paragraphe ii) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions. L'énergie injectée sur le réseau de transport pour l'année 2014 correspond à 179 763 MWh. »*

- (iv) L'article 12A2.ii) des Tarifs et conditions prévoit les modalités en lien avec les engagements d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type "take or pay" :

*« ii) Engagement d'achat de services de transport :*

*Un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type "take or pay" doit être signé pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus*

*par le Transporteur, moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer le raccordement de la centrale.*

*Sous réserve du paragraphe suivant, à la fin de chaque période de douze (12) mois suivant le 31 décembre de l'année de mise en service de la centrale, le montant annuel de l'engagement d'achat (valeur A) est soustrait du produit de la production annuelle injectée sur le réseau, mesurée au point de raccordement et du tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme (valeur B). Tout écart négatif entre les deux (2) valeurs annuelles (B-A) est payé au Transporteur à la fin de l'année où l'écart négatif est constaté. Le montant à payer par le client doit être réduit de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures si ce dernier est positif; si cet écart cumulatif.*

*(B-A) des années antérieures est plus élevé que le montant à payer, le montant net à payer s'établit à zéro et le solde de l'écart cumulatif (B-A) est disponible pour les années subséquentes. Si l'écart entre les deux (2) valeurs annuelles (B-A) est positif et que l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures est négatif, un remboursement est effectué par le Transporteur au client. Ce remboursement est égal au moindre de l'écart positif entre les valeurs annuelles (B-A) et de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures en valeur absolue.*

*Pendant l'année de mise en service de la centrale, l'engagement annuel d'achat est établi au prorata du nombre de jours entre la date de mise en service de la centrale et le 31 décembre de l'année de mise en service.*

*L'engagement annuel d'achat, soit la valeur A indiquée ci-dessus, représente une annuité calculée à partir des paramètres suivants :*

- a) coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, majoré d'un montant de 19 % pour couvrir les frais d'entretien et d'exploitation sur vingt (20) ans, lorsque ceux-ci sont encourus par le Transporteur et, majoré des taxes applicables, moins tout montant remboursé par le client;*
- b) coût en capital prospectif du Transporteur approuvé par la Régie et*
- c) durée de l'engagement d'achat; »*

**Demandes :**

- 8.1 Veuillez expliquer l'absence des revenus associés à la centrale Magpie dans l'établissement du Suivi des engagements d'achats de type Toulnostouc pour l'année 2017.
- 8.2 Veuillez produire les revenus associés à la centrale Magpie pour l'année 2017.
- 8.3 Veuillez produire l'énergie injectée sur le réseau au point de raccordement pour la centrale Magpie pour l'année 2017.

## INDICATEURS DE PERFORMANCE

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0023](#), p. 4 à 5, tableau 1;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0010](#), p. 8 à 10.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente au tableau 1 les résultats des indicateurs de performance.

Il indique, par ailleurs, que « *L'IC-Transport normalisé a été introduit pour exclure les journées d'événements majeurs afin de mieux révéler les tendances des opérations quotidiennes* ». [nous soulignons]

- (ii) Le Transporteur présente et commente les indicateurs de performance.

**Demandes :**

- 9.1 Veuillez commenter les résultats des indicateurs de performance.
- 9.2 Veuillez définir, par des critères précis ou un seuil, les journées d'événements majeurs cité à la référence (i).
- 9.3 Veuillez produire le calcul détaillé de l'indicateur *IC-Transport (normalisé)*, en fournissant les données de base.

## LIGNES ET POSTES DE TRANSPORT

- 10. Références :**
- (i) Pièce [B-0025](#), p. 3;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0030](#), p. 12.

**Préambule :**

- (i) Le tableau des lignes et postes de transport présente, entre autres, le nombre de postes de transport par niveau de tension.

Tension	Lignes (km)	Postes (nombre)
765 et 735 kV	11 899 <sup>a</sup>	40
450 kV c.c.	1 218	2
315 kV	5 488	79
230 kV	3 257 <sup>b</sup>	53
161 kV	2 140	43
120 kV	6 960	218
69 kV et moins	3 245	87
<b>Total</b>	<b>34 207</b>	<b>522</b>

(ii) Le Transporteur, présente l'évolution du nombre de postes de transport par niveau de tension, de 2016 à 2018.

Tension	Postes (nombre)					
	Réel au 31 décembre 2016		Prévu au 31 décembre 2017		Prévu au 31 décembre 2018	
765 kV et 735 kV	40	Sans objet	40	Sans objet	41	- MES du poste Judith-Jasmin à 735 kV
± 450 kV	2	Sans objet	2	Sans objet	2	Sans objet
315 kV	77	- MES du poste de départ à 13,8/315 kV de la centrale de la Romaine-1 - MES du poste de Baie-Saint-Paul à 315/25 kV	80	- MES du poste de départ à 13,8/315 kV de la centrale de la Romaine-3 - MES des postes De Lorimier et Fleury à 315/25 kV	80	Sans objet
230 kV	54	Sans objet	54	Sans objet	54	Sans objet
161 kV	43	Sans objet	43	Sans objet	43	Sans objet
120 kV	219	- MES des postes de Saint-Jérôme et d'Adamsville à 120/25 kV	219	Sans objet	219	- MES du poste Gracefield à 120/25 kV - Démantèlement du poste Charland à 120/12 kV
69 kV et moins	90	- Démantèlement du poste de départ de la centrale de la Chute-Burroughs à 4,4/24 kV	85	- Démantèlement du poste Waswanipi à 44/13,2 kV - Démantèlement des postes de la Reine et de Val-Rose à 69/12 kV - Démantèlement du poste de la Montmorency à 69/25 kV - Démantèlement du poste de Bromont à 49/12 kV	81	- Démantèlement des postes de Port-Daniel, de Saint-Hilarion, de Baie-Saint-Paul et Gracefield à 69/25 kV

## Demandes :

10.1 Veuillez expliquer les différences obtenues pour les niveaux de tension suivants :

10.1.1. Niveau de 230 kV : 53 postes au lieu de 54.

10.1.2. Niveau de 120 kV : 218 postes au lieu de 219.

10.1.3. Niveau de 69 kV et moins : 87 postes au lieu de 85.

## MESURES EN LIEN AVEC L'ACTIVITE DE PREPARATION DES PROGRAMMES DE PRODUCTION DES CENTRALES AU FIL DE L'EAU

- 11. Références :**
- (i) Pièce [B-0029](#), p. 3;
  - (ii) Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-128](#), Phase 2, p. 71.

### **Préambule :**

(i) *« Le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») ont créé un groupe de travail (« gdt ») dont l'objectif est d'examiner les différents aspects de la décision de la Régie et répondre aux préoccupations de celle-ci, notamment avec le transfert vers le Producteur de l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau ».*

*Le gdt a dressé la liste des centrales au fil de l'eau et a débuté l'identification des activités réalisées par le Producteur et par le Transporteur pour chacune des centrales. Le gdt a également entrepris l'analyse des aspects nécessitant la participation du Transporteur ou du Producteur pour établir quelles activités pourraient être transférées au Producteur et comment le transfert serait réalisé. À ce jour, le gdt a identifié des centrales au fil de l'eau dont l'activité de préparation des programmes de production pourrait être transférée au Producteur. Le gdt poursuit ses travaux en 2018 pour identifier les actions à entreprendre et établir un échéancier de réalisation afin de répondre aux préoccupations de la Régie. »*

(ii) La décision D-2017-128 rendue dans le dossier tarifaire 2017 mentionnait :

*« [282] Pour tous ces motifs, la Régie juge qu'il serait opportun, par prudence et à titre préventif, que l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau ne soit pas effectuée par le Transporteur. Elle demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de son prochain rapport annuel, des mesures qu'il entend prendre en lien avec cette activité. »*

### **Demandes :**

- 11.1 Veuillez confirmer que les centrales au fil de l'eau dont l'activité de préparation des programmes de production pourrait être transférée au Producteur ont toutes été identifiées.
- 11.2 Veuillez fournir la liste de ces centrales au fil de l'eau ainsi identifiées.
- 11.3 Veuillez justifier sur quelle base s'est effectuée l'identification de ces centrales.
- 11.4 Veuillez préciser la date prévue pour l'identification des actions à entreprendre et l'établissement d'un échéancier de réalisation.

## RAPPORTS AU NPCC

- 12. Références :**
- (i) Pièce [B-0027](#), p. 3;
  - (ii) Dossier R-3482-2002, décision [D-2002-175](#), p. 21.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente la liste des événements rapportables ayant causé une perte de production de 500 MW et plus et la liste des événements ayant entraîné une perte de charge de 300 MW et plus.

(ii) L'annexe 1 de la décision D-2002-175 présente la liste des renseignements requis en vertu du paragraphe 5 de l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* qui prévoit, entre autres, aux éléments 1.8 et 1.12, que le Transporteur fournisse :

- les rapports publics fournis par TransÉnergie au NPCC (élément 1.8).
- la liste des « événements rapportables » et rapport que le Transporteur prépare, pour dépôt au NPCC, pour chacune des occasions où une indisponibilité rencontre les critères d'« événement rapportable », soit une perte de charge de 300 MW et plus ou une perte de production de 500 MW et plus.(élément 1.12)

La Régie constate que les informations contenues à la référence (i) ont trait à l'élément 1.12 de la référence (ii).

**Demande :**

12.1 Veuillez indiquer si des rapports publics ont été transmis par TransÉnergie au NPCC (élément 1.8 de la référence (ii)) et les fournir le cas échéant.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS MAJEURS

- 13. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), p. 13 et 14;
  - (ii) Rapport annuel 2016 du Transporteur, [HQT-5, document 1](#), p. 15.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur mentionne que 13,6 M\$ sont prévus pour le démantèlement et les travaux connexes au poste Henri-Bourassa en 2023 et 2024.

(ii) Le Transporteur prévoit compléter des travaux de postes et de démantèlement en 2019.

**Demande :**

13.1 Veuillez expliquer pourquoi le démantèlement, qui était prévu en 2019 selon la référence (ii), est maintenant prévu en 2024.

**14. Référence :** Pièce [B-0034](#), p. 17 et 18.

**Préambule :**

Selon l'échéancier de projet, la mise en service du poste Duchesnay a été réalisée en 2015 et les travaux de démantèlement sont prévus en 2018. La Régie constate que des mises en service ont eu lieu en 2015, 2016 et 2017 au coût respectif de 39,7 M\$, 0,1 M\$ et 8,7 M\$, pour un montant total de 48,5 M\$.

**Demande :**

14.1 Veuillez préciser à quoi correspond la mise en service de 8,7 M\$ réalisée en 2017.

**15. Références :**

- (i) Pièce [B-0034](#), p. 29 et 30;
- (ii) Rapport annuel 2016, pièce [HQT-5](#), document 1, p. 37 et 38;
- (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0023](#), p. 23;
- (iv) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0019](#), p. 24.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente l'état d'avancement du projet « Poste De Lorimier » au 31 décembre 2017. Il y mentionne notamment qu'aucune mise en service n'a été effectuée au 31 décembre 2017.

(ii) Le Transporteur présente l'état d'avancement du projet « Poste De Lorimier » au 31 décembre 2016. La mise en service des rubriques « Postes », « Lignes », « Télécommunications » est prévue en 2017.

(iii) Le Transporteur présente un tableau des mises en services prévues pour l'année de base 2017. Il y associe un montant de 174,9 M\$ pour le « Poste de Lorimier ».

(iv) Le Transporteur présente un tableau des mises en services prévues pour l'année projetée 2017. Il y associe un montant de 177,1 M\$ pour le « Poste de Lorimier ».

À partir des rapport annuels 2017 et 2016, la Régie établit le tableau suivant concernant les principales explications liées aux écarts entre les prévisions.

**Explications des écarts majeurs  
 Variation entre les rapports annuels 2017 et 2016**

( en M\$)	RA 2017	RA 2016	Variation
<b>Postes</b>			
Construction - Hausse des coûts à la suite des travaux plus complexes que prévu	9,4	-	9,4
Gérance interne - Coûts plus élevés que prévu en raison d'une surveillance accrue du chantier	4,7	1,5	3,2
Client - Coûts moindres que prévu suite à l'ajustement des activités de mise en route	(1,3)	(4,0)	2,7
<b>Lignes</b>			
Construction - Coûts plus élevés que prévu principalement pour l'attribution des contrats de tirage de câbles	9,4	7,3	2,1

**Demandes :**

- 15.1 Veuillez justifier qu'aucune mise en service n'ait été effectuée en 2017 relativement au projet « Poste De Lorimier », malgré des prévisions de 174,9 M\$ et 177,1 M\$ selon les références (iii) et (iv) respectivement.
- 15.2 Veuillez expliquer les causes relatives aux variations des écarts présentés au tableau compilé par la Régie en préambule.

- 16. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 32;  
 (ii) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0019](#), p. 24.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur mentionne la réalisation d'une mise en service de 30,9 M\$ au poste de Duvernay en 2017.
- (ii) Le Transporteur prévoyait, dans le cadre du dossier R-3981-2016, une mise en service de 9,3 M\$ pour le projet en 2017.

**Demande :**

- 16.1 Veuillez justifier l'écart de la mise en service réalisée en 2017 au poste de Duvernay.



**17. Référence :** Pièce [B-0034](#), p. 41 et 42.

**Préambule :**

Selon l'échéancier du projet, les travaux de postes, de lignes et de télécommunications pour le poste d'Adamsville ont été mis en service en 2016 et des travaux de démantèlement sont prévus en 2018. La Régie constate qu'un montant de 2,6 M\$ a été mis en service en 2017.

**Demande :**

17.1 Veuillez préciser à quoi correspond la mise en service réalisée en 2017.

**18. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 48;  
(ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0023](#), p. 23.

**Préambule :**

(i) Une mise en service au montant de 14,9 M\$ a été réalisée pour le projet « mise en place du réseau IP MPLS/VPN » en 2017.

(ii) Une mise en service au montant de 20,2 M\$ est prévue dans l'année de base 2017 pour ce projet.

**Demande :**

18.1 Veuillez expliquer l'écart entre le montant de 14,9 M\$ et celui de 20,2 M\$.

**19. Référence :** Pièce [B-0034](#), p. 53.

**Préambule :**

Le Tableau Coûts des travaux de construction du nouveau poste de Saint-Jérôme à 120-25 kV et son alimentation affiche, pour les Télécommunications, des montants de 1,4 M\$ et de 0,388 M\$ respectivement aux colonnes « Budget » et « Réalisé au 2017-12-31 ».

**Demande :**

19.1 Veuillez justifier, pour les Télécommunications, les écarts constatés au niveau des différentes composantes de coûts des rubriques « Coûts d'avant-projet » et « Coûts du projet ».

- 20. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 70;  
(ii) Rapport annuel 2016, pièce [HQT-5, doc. 1](#), p. 82.

**Préambule :**

(i) L'échéancier révèle que les mises en service du projet « construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV et sa ligne d'alimentation à 315 kV », initialement prévues en 2019, sont maintenant prévues en 2020.

(ii) Selon l'échéancier du projet, les mises en service sont prévues en 2019.

**Demande :**

20.1 Veuillez expliquer le report en 2020 des mises en service relatives au projet.

- 21. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 77 et 78;  
(ii) Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-093](#), p. 18 et 19.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente le suivi du projet de construction d'une ligne à 320 kV et installation d'équipements au poste Des Cantons. Il y précise notamment que :

- La prévision des coûts s'établit à 603 M\$ sur un budget de 618 M\$.
- Le client du service de transport s'est engagé à assumer un coût additionnel de 67 M\$ lié à l'enfouissement du dernier tronçon de la ligne à 320 kV.
- Les dates prévues pour le début de l'approvisionnement et de la mise en service du projet sont en révision.
- Qu'une réduction des coûts de 23 M\$ est prévue en raison des coûts moindres que prévu pour les travaux relatifs au rehaussement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035 à la suite de la mise à jour des prévisions paramétriques par des prévisions plus spécifiques.
- Le corps d'hypothèses utilisé afin de rechercher une solution globale et structurante est en redéfinition et que les études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau sont toujours en cours.

(ii) « [58] Par ailleurs, le Transporteur porte à l'attention de la Régie le fait que des études en cours dans le cadre de sa planification du réseau pourraient mener à un projet de ligne de transport dans le sud de son réseau. Si tel était le cas, le rehaussement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035 prévu dans le cadre du Projet ne serait plus requis.

[59] Dans ce contexte, le contenu et les coûts associés au rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 soumis au présent dossier sont paramétriques.

[60] *Le Transporteur précise que les études relatives à ce projet de ligne de transport dans le sud du réseau devraient être complétées à l'automne 2016 et que, le cas échéant, une demande d'autorisation pour ce nouveau projet serait déposée à la Régie à l'horizon 2019.*

[61] *Le Transporteur confirme que, dans le cas où le projet de ligne est mis de l'avant, les investissements prévus dès 2016 relatifs au rehaussement thermique prévus au Projet ne seront pas effectués. Les investissements identifiés pour les travaux visant le rehaussement thermique demeurerait tout de même attribués au Projet, ceux-ci étant toujours requis pour fournir le service de transport ferme demandé. Le Transporteur soutient que seule la nature des travaux changerait. Cette portion de coût ne serait alors engagée qu'à la réalisation du projet de ligne dans le sud du réseau.*

[62] *Dans le cas où le projet de ligne dans le sud du réseau n'est pas réalisé, le coût réel des travaux de rehaussement thermique sera payable par le client du service de transport, tel que stipulé dans la convention de service de transport.*

[...]

[66] *La Régie retient également cette approche dans le cadre du présent Projet. Toutefois, elle constate que la mise de l'avant du projet de ligne dans le sud du réseau entraînerait des modifications substantielles au Projet, dont un report important des travaux répondant aux besoins de rehaussement thermique rendus nécessaires en raison du dépassement occasionné par le transit requis pour fournir le service de transport demandé et dont le coût est substantiel.*

**Demandes :**

- 21.1 Veuillez préciser si le montant de 67 M\$ que le client du service de transport s'est engagé à assumer est inclus dans la prévision des coûts de 603 M\$.
- 21.2 Veuillez élaborer sur les incertitudes entourant le projet en expliquant notamment que les dates prévues pour le début de l'approvisionnement et de la mise en service du projet soient en révision.
- 21.3 Veuillez confirmer qu'il est toujours possible qu'un projet de ligne dans le sud du réseau vienne substituer les coûts liés au rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035.
- 21.4 Le cas échéant, veuillez expliquer que le Transporteur ait révisé les coûts paramétriques liés au rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 par des prévisions plus spécifiques, considérant la possibilité de substitution de ces coûts dans le cas où le projet de ligne dans le sud du réseau était mis de l'avant.
- 21.5 Veuillez commenter l'impact des reports des travaux liés au renforcement du réseau principal sur la fiabilité du réseau, considérant notamment que les investissements liés au rehaussement

thermique des lignes 7005 et 7035 étaient prévus dès 2016 dans le cadre du dossier R-3956-2015.

- 22. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), p. 71;
  - (ii) Pièce [B-0034](#), p. 75;
  - (iii) Pièce [B-0034](#), p. 83;
  - (iv) Dossiers R-3954-2015, décision [D-2016-120](#), p. 10, R-3968-2016, décision [D-2016-174](#), p. 24 et R-3971-2016, décision [D-2016-122](#), p. 22.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur mentionne que le coût final du projet de remplacement des systèmes de commande et de protection liés à la compensation série au poste de Kamouraska est de l'ordre de 26,1 M\$, après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018.

(ii) Le Transporteur mentionne que le coût final du projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK est de l'ordre de 402,9 M\$, après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018.

(iii) Le Transporteur mentionne que le coût final du projet de remplacement d'équipements liés à un compensateur statique au poste de Châteauguay est de l'ordre de 23 M\$, après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2018.

Selon le tableau Événements clés de l'échéancier, la mise en service a eu lieu en 2017, tant en Engagement qu'en Prévision.

(iv) L'une des conclusions de chacune des décisions citées à la référence (iv) s'énonce comme suit :

« *La Régie de l'énergie :*

[...]

*DEMANDE au Transporteur d'informer la Régie de la date de mise en service finale du Projet; »;*

**Demandes :**

22.1 Veuillez confirmer que les mises en service finales des projets cités aux références (i), (ii) et (iii) ont été réalisées.

22.2 Veuillez préciser la date exacte de chacune des mises en service finales des projets cités aux références (i), (ii) et (iii).

- 23. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), p. 88;
  - (ii) Rapport annuel 2016, pièce [HQT-5, doc. 1](#), p. 100.

**Préambule :**

(i) L'échéancier pour la ligne d'alimentation du projet « construction du poste Gracefield à 120-25 kV et ligne d'alimentation et reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV » révèle que les mises en service, initialement prévues en 2017 et 2018, sont maintenant prévues en 2017, 2018 et 2019, tandis que le démantèlement associé, initialement prévu en 2018, est maintenant prévu en 2019.

(ii) Selon l'échéancier pour la ligne d'alimentation du projet, les mises en service sont prévues en 2017 et 2018 et le démantèlement associé est prévu en 2018.

**Demandes :**

23.1 Veuillez expliquer le report de la mise en service maintenant prévue en 2019 pour la rubrique « Lignes », en précisant à quoi correspond cette mise en service.

23.2 Veuillez préciser les montants associés à cette mise en service prévue en 2019.

- 24. Références :**
- (i) Pièce [B-0034](#), p. 89;
  - (ii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0023](#), p. 24;
  - (iii) Dossier R-3983-2016, décision [D-2017-001](#), p. 6.

**Préambule :**

(i) Selon l'échéancier du projet « remplacement d'automatismes et d'appareillage au poste de l'Aqueduc », les mises en service sont prévues en 2020.

(ii) Une mise en service au montant de 10,3 M\$ est prévue pour ce projet dans l'année témoin projetée 2018.

(iii) Les mises en service du projet étaient initialement prévues pour les mois de novembre 2018, décembre 2019, novembre 2020 et novembre 2022.

**Demande :**

24.1 Veuillez préciser les ajustements apportés aux mises en service du projet.