

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

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

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

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

9 **Préambule :**

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

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

15 *« Pour les fins d'établissement du rendement à partager, le coût des capitaux propres*
16 *autorisés est révisé à 478,8 M\$ selon la base de tarification réelle (19 463,1 M\$ X 30 % X*
17 *8,20 %). Ainsi, l'écart à partager est de 55,1 M\$, tel que présenté au tableau 1 de la pièce*
18 *HQT-3, Document 3.1, correspondant à l'écart entre le coût des capitaux propres de l'année*
19 *historique de 533,9 M\$ et le coût des capitaux propres autorisés révisés de 478,8 M\$. »*

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

23 **Demande :**

24 1.1 Veuillez expliquer pourquoi l'écart entre le bénéfice net réglementé réalisé par le
25 Transporteur en 2017 et celui reconnu en 2017, soit un trop-perçu de 45,3 M\$
26 (référence (ii)) ne représente pas le montant à partager avec sa clientèle, en opposition
27 avec le montant à partager de 55,1 M\$ (référence (i)). Veuillez démontrer la justesse de
28 la méthode de calcul de l'écart de rendement à partager.

29 **R1.1**

30 **L'écart de rendement réel 2017 de 45,3 M\$ se compose à la fois de l'écart de**
31 **taux de rendement réel / autorisé et de l'écart de la base de tarification**
32 **réelle / autorisée.**

1 Or, le MTÉR vise à partager les écarts de rendement sur la base de l'écart de
 2 taux de rendement des capitaux propres, comme indiqué dans le dossier
 3 R-3842-2013¹ en réponse à une demande de complément de preuve de la Régie
 4 portant sur l'application d'un mécanisme de traitement des écarts de
 5 rendement aux années historiques 2007 à 2012.

6 L'écart de rendement à partager de 55,1 M\$ est déterminé en appliquant l'écart
 7 de taux de rendement réel / autorisé de 0,943 % à la base de tarification réelle.
 8 Ainsi, l'utilisation de la base de tarification réelle permet de neutraliser l'effet
 9 volume de façon à remettre la juste part à la clientèle, comme montré au
 10 tableau R1.1.

Tableau R1.1
Calcul de l'écart de rendement (M\$)

| | Rendement autorisé sur la base de tarification | | Réal 2017 |
|---|--|-----------------------|-----------|
| | D-2017-049 | Pour les fins du MTÉR | |
| Base de tarification | 19 862,4 | 19 463,1 | 19 463,1 |
| Taux de rendement | | | |
| Autorisé | 8,200% | 8,200% | |
| Réal | | | 9,143% |
| Rendement des capitaux propres <i>(selon portion avoir propre de la structure du capital de 30%)</i> | 488,6 | 478,8 | 533,9 |

¹ R-3842-2013, HQT-3, document 1 ([B-0020](#)), tableau R-17.2A.

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 |
| Solde au 31 décembre 2015 | 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-2016-029 ¹ | | 27,7 | 10,4 | (8,6) | 1,3 | - | 32,8 | | | | | | | | | | 32,8 |
| Réel 2016 | | 15,3 | 5,4 | (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) |
| Solde au 31 décembre 2016 | (0,8) | | (12,4) | (5,0) | 3,1 | (0,4) | (14,8) | | | | | | | | | | (15,6) |
| 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 | 15,0 | | | | | | | | | | 15,0 |
| Ecart 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D-2017-021 ² | | | | | | | | 66,8 | 28,5 | (16,4) | (115,9) | 3,9 | - | (33,1) | | | (33,1) |
| Projetée année de base | | | | | | | | 69,9 | 26,7 | (16,0) | (134,6) | 3,5 | (0,2) | (50,7) | | | (50,7) |
| Ecart | | | | | | | | 3,1 | (1,9) | 0,4 | (18,7) | (0,4) | (0,2) | (17,6) | | | (17,6) |
| Solde au 31 décembre 2017 | - | | 0,1 | (0,2) | 0,2 | - | 0,2 | 3,1 | (1,8) | 0,4 | (18,7) | (0,4) | (0,2) | (17,6) | | | (17,4) |
| Opérations en 2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ecart résiduel 2016 versé aux revenus requis 2018 | | | (0,1) | 0,2 | (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 |
| Solde au 31 décembre 2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | (17,4) |

¹ 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.

² 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 ¹ | Année de base | |
| Coût de retraite | | | | | |
| 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) |
| | 17,2 | 15,1 | 78,9 | 80,6 | 90,0 |
| 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 |
| Total | 18,1 | 15,9 | (33,1) | (50,5) | (43,6) |
| Coût des autres régimes | | | | | |
| 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) |
| | 22,0 | 19,6 | 8,1 | 8,4 | 8,4 |
| 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 |
| Total | 23,1 | 20,6 | 29,7 | 31,2 | 29,8 |
| Total coût de retraite et coût des autres régimes | 41,2 | 36,5 | (3,4) | (19,3) | (13,8) |

¹ 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.

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

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

8 (v) « [24] En appliquant les modifications de méthodes comptables réglementaires en lien
9 avec l'ASC 715 à compter du 1er janvier 2017, la Demanderesse estime l'impact sur les
10 revenus requis de l'année 2017 à -39,9 M\$ pour le Transporteur et à -2,4 M\$ pour le
11 Distributeur¹⁰. Pour l'année témoin 2018, l'impact lié aux modifications de l'ASC 715 est
12 estimé à -48,4 M\$ pour le Transporteur et -8,3 M\$ pour le Distributeur. » [nous soulignons].

1 **Demandes :**

2 2.1 Veuillez détailler les composantes de l'écart de 19,0 M\$ associé au compte d'écart
3 « Coût de retraite » à la référence (i), selon le niveau de détail des tableaux des
4 références (ii) et (iii).

5 **R2.1**

6 **Le tableau R2.1A présente l'évolution du compte d'écarts – coût de retraite et le**
7 **tableau R2.1B présente les composantes détaillées du coût de retraite et des**
8 **autres régimes du Transporteur.**

Tableau R2.1A
Compte d'écarts – coût de retraite (M\$)

| Hors base de tarification | 2016 | 2017 | | | | | | Solde du compte |
|--|---------------|-----------------|------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|-----------------|
| | Total | Masse salariale | Charges de services partagés | Coûts capitalisés | Autres composantes | Frais corporatifs | Intérêts | |
| Solde au 31 décembre 2016 | (15,6) | | | | | | | (15,6) |
| Opérations en 2017 | | | | | | | | |
| Écart 2015 versé aux revenus requis 2017 | 0,8 | | | | | | | 0,8 |
| Écart 2016 versé aux revenus requis 2017 | 15,0 | | | | | | | 15,0 |
| Écart réel 2017 | | | | | | | | |
| D-2017-049 ¹ | | 66,4 | 28,9 | (16,4) | (115,9) | 3,9 | - | (33,1) |
| Réel 2017 | | 68,4 | 27,4 | (14,7) | (136,7) | 3,5 | (0,3) | (52,4) |
| Écart | | 2,0 | (1,5) | 1,7 | (20,8) | (0,4) | (0,3) | (19,3) |
| Solde au 31 décembre 2017 | 0,2 | 2,0 | (1,5) | 1,7 | (20,8) | (0,4) | (0,3) | (19,3) |

¹ Pour tenir compte des reclassements suite aux transferts des activités et des ressources mentionnés à la pièce HQT-2, Document 3, p.13 et de l'impact du dossier de modifications de conventions comptables ASC 715.

Tableau R2.1B
Composantes du coût de retraite et des autres régimes du Transporteur (M\$)

| | 2017 | | | | | | Écarts Année historique vs | |
|---|-------------|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---|------------------|----------------------------|---------------------------------|
| | A | B | C = A + B | D | E = C + D | F | G = F - C | H = F - E |
| | D-2017-049 | Ajustements organisationnels | D-2017-049 reclassée ¹ | Ajustements ASC 715 | D-2017-049 reclassée ¹ et ajustée ² | Année historique | D-2017-049 reclassée | D-2017-049 reclassée et ajustée |
| Coût de retraite | | | | | | | | |
| Charges nettes d'exploitation | 15,1 | - | 15,1 | 63,8 | 78,9 | 81,1 | 66,0 | 2,2 |
| Masse salariale | 13,6 | (0,5) | 13,1 | 53,3 | 66,4 | 68,4 | 55,3 | 2,0 |
| Charges de services partagés | 4,8 | 0,5 | 5,3 | 23,6 | 28,9 | 27,4 | 22,1 | (1,5) |
| Coûts capitalisés | (3,3) | | (3,3) | (13,1) | (16,4) | (14,7) | (11,4) | 1,7 |
| Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs | | | - | (115,9) | (115,9) | (136,7) | (136,7) | (20,8) |
| Frais corporatifs | 0,8 | | 0,8 | 3,1 | 3,9 | 3,5 | 2,7 | (0,4) |
| Total | 15,9 | - | 15,9 | (49,0) | (33,1) | (52,1) | (68,0) | (19,0) |
| Coût des autres régimes | | | | | | | | |
| Charges nettes d'exploitation | 19,6 | - | 19,6 | (11,5) | 8,1 | 8,3 | (11,3) | 0,2 |
| Masse salariale | 16,7 | | 16,7 | (9,8) | 6,9 | 7,0 | (9,7) | 0,1 |
| Charges de services partagés | 7,0 | | 7,0 | (4,1) | 2,9 | 3,0 | (4,0) | 0,1 |
| Coûts capitalisés | (4,1) | | (4,1) | 2,4 | (1,7) | (1,7) | 2,4 | - |
| Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs | | | - | 21,2 | 21,2 | 25,2 | 25,2 | 4,0 |
| Frais corporatifs | 1,0 | | 1,0 | (0,6) | 0,4 | 0,4 | (0,6) | - |
| Total | 20,6 | - | 20,6 | 9,1 | 29,7 | 33,9 | 13,3 | 4,2 |
| Total coût de retraite et des autres régimes | 36,5 | - | 36,5 | (39,9) | (3,4) | (18,2) | (54,7) | (14,8) |

¹ Pour tenir compte des reclassements suite aux transferts des activités et des ressources présentés à la pièce HQT-2, Document 3, p.13.

² Pour tenir compte de l'impact du dossier de modifications de conventions comptables ASC 715.

1 2.2 Veuillez déposer les composantes détaillées des revenus requis (référence (i)) selon le
2 niveau de détail suivant :

- 3 •D-2017-049 reclassé ;
- 4 •Année historique 2017 en 3 colonnes : avec ASC 715, ajustements, sans ASC 715 ;
- 5 •Variation entre année historique 2017 (avec ASC 715) VS D-2017-049 reclassée ;
- 6 •Variation entre année historique 2017 (sans ASC 715) VS D-2017-049 reclassée.

7 **R2.2**

8 **Dans la décision D-2017-125, la Régie approuve pour le Transporteur et le**
9 **Distributeur les modifications aux méthodes comptables découlant des**
10 **modifications à l'ASC 715 et les autorise à appliquer l'ensemble des**
11 **modifications à compter du 1^{er} janvier 2017. Ainsi, les états financiers du**
12 **Transporteur 2017 tiennent compte de cette décision. Le Transporteur n'est**
13 **toutefois pas en mesure de fournir les revenus requis réels 2017 excluant**
14 **l'impact de cette décision.**

15 **Le tableau R2.2 présente néanmoins les composantes détaillées des revenus**
16 **requis redressées de l'impact de la décision D-2017-125 pour l'année autorisée**
17 **2017.**

Tableau R2.2
Comparaison détaillée des résultats réglementaires réels aux
revenus requis 2017 (M\$)

| | D-2017-049 | Ajustements organisationnels | D-2017-049 reclassée | Ajustements ASC 715 | D-2017-049 reclassée et ajustée | Année historique | Historique vs D-2017-049 reclassée | Historique vs D-2017-049 reclassée et ajustée |
|---|----------------|------------------------------|----------------------|---------------------|---------------------------------|------------------|------------------------------------|---|
| | Sans ASC 715 | Ajustements | Sans ASC 715 | Ajustements | Avec ASC 715 | Avec ASC 715 | | |
| RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION | 1 350,4 | | 1 350,4 | | 1 350,4 | 1 367,8 | 17,4 | 17,4 |
| Coût des capitaux empruntés | 861,8 | | 861,8 | | 861,8 | 861,5 | (0,3) | (0,3) |
| Coût des capitaux propres (après partage) | 488,6 | | 488,6 | | 488,6 | 506,3 | 17,7 | 17,7 |
| Coût des capitaux propres avant partage (note 1) | 488,6 | | 488,6 | | 488,6 | 533,9 | 45,3 | 45,3 |
| Partage de l'écart de rendement (note 2) | | | | | | (27,5) | (27,5) | (27,5) |
| Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels) | 19 862,4 | | 19 862,4 | | 19 862,4 | 19 463,1 | (399,3) | (399,3) |
| Coût moyen pondéré du capital | 6,799% | | 6,799% | | 6,799% | 7,028% | 0,229% | 0,229% |
| Coût de la dette | 6,198% | | 6,198% | | 6,198% | 6,323% | 0,125% | 0,125% |
| Taux de rendement sur les capitaux propres (après partage) | 8,200% | | 8,200% | | 8,200% | 8,672% | 0,472% | 0,472% |
| Taux de rendement sur les capitaux propres (avant partage) | 8,200% | | 8,200% | | 8,200% | 9,143% | 0,943% | 0,943% |
| Partage de l'écart de rendement | | | | | | -0,472% | -0,472% | -0,472% |
| DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE | 1 897,8 | | 1 897,8 | (0,0) | 1 897,8 | 1 880,3 | (17,5) | (17,5) |
| Charges nettes d'exploitation | 750,0 | | 750,0 | 52,3 | 802,3 | 807,4 | 57,4 | 5,1 |
| • Charges brutes directes | 560,3 | (7,1) | 553,2 | 43,5 | 596,7 | 584,8 | 31,6 | (11,9) |
| Masse salariale | 398,2 | (6,1) | 392,1 | 43,5 | 435,6 | 440,5 | 48,4 | 4,9 |
| Salaires de base | 284,4 | (4,4) | 280,0 | | 280,0 | 274,3 | (5,7) | (5,7) |
| Temps supplémentaire | 25,7 | | 25,7 | | 25,7 | 34,9 | 9,2 | 9,2 |
| Primes et revenus divers | 18,8 | (0,4) | 18,4 | | 18,4 | 21,5 | 3,1 | 3,1 |
| Régime de rémunération incitative selon la performance | 1,0 | (0,2) | 0,8 | | 0,8 | 2,5 | 1,7 | 1,7 |
| Autres | 17,8 | (0,2) | 17,6 | | 17,6 | 19,0 | 1,4 | 1,4 |
| Avantages sociaux | 69,3 | (1,3) | 68,0 | 43,5 | 111,5 | 109,8 | 41,8 | (1,7) |
| Coût de retraite | 13,6 | (0,5) | 13,1 | 53,3 | 66,4 | 68,4 | 55,3 | 2,0 |
| Autres avantages sociaux | 55,7 | (0,8) | 54,9 | (9,8) | 45,1 | 41,4 | (13,5) | (3,7) |
| Autres charges directes | 162,1 | (1,0) | 161,1 | | 161,1 | 144,3 | (16,8) | (16,8) |
| Dépenses de personnel et indemnités | 13,1 | (0,2) | 12,9 | | 12,9 | 14,6 | 1,7 | 1,7 |
| Services externes | 68,5 | (0,8) | 67,7 | | 67,7 | 49,5 | (18,2) | (18,2) |
| Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres | 80,5 | | 80,5 | | 80,5 | 80,2 | (0,3) | (0,3) |
| • Charges de services partagés | 379,8 | 6,7 | 386,5 | 19,5 | 406,0 | 406,6 | 20,1 | 0,6 |
| Technologies de l'information et des communications | 153,6 | (0,6) | 153,0 | | 153,0 | 153,2 | 0,2 | 0,2 |
| Centre de services partagés | 97,8 | (0,4) | 97,4 | | 97,4 | 91,9 | (5,5) | (5,5) |
| Unités corporatives | 71,0 | 7,7 | 78,7 | | 78,7 | 82,2 | 3,5 | 3,5 |
| Hydro-Québec Production | 18,8 | | 18,8 | | 18,8 | 19,5 | 0,7 | 0,7 |
| Hydro-Québec Distribution | 12,2 | | 12,2 | | 12,2 | 12,8 | 0,6 | 0,6 |
| Hydro-Québec Équipement | 14,6 | | 14,6 | | 14,6 | 16,0 | 1,4 | 1,4 |
| Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) | 12,5 | | 12,5 | | 12,5 | 14,0 | 1,5 | 1,5 |
| Coût de retraite non réparti par produits | (0,7) | | (0,7) | 23,6 | 22,9 | 21,1 | 21,8 | (1,8) |
| APRA non réparti par produits | | | | (4,1) | (4,1) | (4,1) | (4,1) | (4,1) |
| • Coûts capitalisés | (149,0) | 0,4 | (148,6) | (10,7) | (159,3) | (151,9) | (3,3) | 7,4 |
| Prestations de travail | (143,0) | 0,4 | (142,6) | (10,7) | (153,3) | (146,5) | (3,9) | 6,8 |
| Gestion de matériel | (6,0) | | (6,0) | | (6,0) | (5,4) | 0,6 | 0,6 |
| • Facturation interne émise | (30,0) | | (30,0) | | (30,0) | (32,1) | (2,1) | (2,1) |
| Services de téléconduite | (16,7) | | (16,7) | | (16,7) | (16,7) | | |
| Bureau de conformité | (0,2) | | (0,2) | | (0,2) | (0,2) | | |
| Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés | (7,7) | | (7,7) | | (7,7) | (9,8) | (2,1) | (2,1) |
| Refacturation d'espaces | (5,4) | | (5,4) | | (5,4) | (5,4) | | |
| • Réduction non attribuée par rubrique (par. 252, D-2017-021) | (11,1) | | (11,1) | | (11,1) | | 11,1 | 11,1 |
| Autres charges | 1 174,1 | | 1 174,1 | | 1 174,1 | 1 133,0 | (41,1) | (41,1) |
| • Achats de services de transport | 19,2 | | 19,2 | | 19,2 | 19,0 | (0,2) | (0,2) |
| • Achats d'électricité | 15,0 | | 15,0 | | 15,0 | 15,2 | 0,2 | 0,2 |
| • Amortissement | 1 087,8 | | 1 087,8 | | 1 087,8 | 1 047,4 | (40,4) | (40,4) |
| Immobilisations corporelles en exploitation | 1 007,5 | | 1 007,5 | | 1 007,5 | 939,8 | (67,7) | (67,7) |
| Actifs incorporels | 32,9 | | 32,9 | | 32,9 | 29,8 | (3,1) | (3,1) |
| Actifs réglementaires | 5,0 | | 5,0 | | 5,0 | 4,2 | (0,8) | (0,8) |
| Retraits d'actifs | 52,9 | | 52,9 | | 52,9 | 83,0 | 30,1 | 30,1 |
| Radiation de projets | 9,0 | | 9,0 | | 9,0 | 9,7 | 0,7 | 0,7 |
| Frais reportés | (19,5) | | (19,5) | | (19,5) | (19,1) | 0,4 | 0,4 |
| Taxes | 99,7 | | 99,7 | | 99,7 | 98,7 | (1,0) | (1,0) |
| Taxe sur les services publics | 86,0 | | 86,0 | | 86,0 | 85,1 | (0,9) | (0,9) |
| Taxes municipales et scolaires | 13,7 | | 13,7 | | 13,7 | 13,6 | (0,1) | (0,1) |
| • Autres revenus de facturation interne | (47,6) | | (47,6) | | (47,6) | (47,3) | 0,3 | 0,3 |
| Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs | | | | (94,7) | (94,7) | (111,5) | (111,5) | (16,8) |
| Frais corporatifs | 35,7 | | 35,7 | 2,5 | 38,2 | 36,7 | 1,0 | (1,5) |
| Comptes d'écarts | (15,9) | | (15,9) | 39,9 | 24,0 | 70,5 | 86,4 | 46,5 |
| Coût de retraite | (15,9) | | (15,9) | | (15,9) | 3,1 | 19,0 | 19,0 |
| Norme ASC 715 | | | | 39,9 | 39,9 | 39,9 | 39,9 | 39,9 |
| Rendement à partager (note 2) | | | | | | 27,5 | 27,5 | 27,5 |
| Comptes de frais reportés | (38,0) | | (38,0) | | (38,0) | (46,6) | (8,6) | (8,6) |
| Coûts de mises en service de projets non autorisés | 0,8 | | 0,8 | | 0,8 | 0,8 | | |
| Disjoncteurs PK | (38,8) | | (38,8) | | (38,8) | (47,4) | (8,6) | (8,6) |
| Intérêts reliés au remboursement gouvernemental | (0,4) | | (0,4) | | (0,4) | (0,5) | (0,1) | (0,1) |
| Facturation externe | (7,7) | | (7,7) | | (7,7) | (8,7) | (1,0) | (1,0) |
| REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT | 3 248,2 | | 3 248,2 | | 3 248,2 | 3 248,1 | (0,1) | (0,1) |

* 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 M\$ X 30% X 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\$.

* HQT-2, Document 3.1.

1 2.3 Veuillez identifier, par composantes détaillées, les écarts entre les impacts prévus au
 2 dossier R-4009-2017 (-39,9 M\$) et les écarts réels constatés pour l'année historique
 3 2017. Veuillez commenter les principaux écarts constatés.

4 **R2.3**

5 **Les écarts détaillés demandés sont présentés à la colonne H du tableau R2.1B.**
 6 **La différence entre les écarts réels constatés pour l'année historique 2017 et**
 7 **ceux prévus au dossier R-4009-2017 totalisant -14,8 M\$ est principalement**
 8 **attribuable aux autres composantes des avantages sociaux futurs relatives au**
 9 **coût de retraite. La baisse s'explique, d'une part, par la hausse des taux**
 10 **d'intérêt à long terme prévus sur les marchés financiers, en particulier celle**
 11 **des taux d'actualisation, et, d'autre part, par la hausse de la composante**
 12 **Rendement prévu de l'actif du régime pour 2017 étant donné l'augmentation de**
 13 **la valeur de l'actif entre les dates d'établissement de ces coûts.**

14 **CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

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

18 **Préambule :**

19
 20 (i) Le Transporteur présente, au tableau 2, une comparaison des résultats réglementaires
 21 réels avec les revenus requis 2017. L'écart relatif aux charges de services partagées est
 22 chiffré à 20,1 M\$.

23 (ii) Le Transporteur présente l'évolution des revenus et coûts complets des principaux
 24 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 |
| Revenus réels 2016 | 480,4 | 662,6 | 484,9 | 1 627,9 |
| ms: Excédents 2016 | -45,0 | -80,5 | -49,4 | -174,9 |
| Efficiency additionnelle | -33,9 | -65,1 | -41,7 | -140,7 |
| Coût de retraite et APRA | -11,1 | -15,4 | -7,7 | -34,2 |
| Coûts complets réels 2016 | 435,4 | 582,1 | 435,5 | 1 453,0 |

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

| Évolution des revenus facturés au Transporteur | Principaux fournisseurs internes | | | |
|---|----------------------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | CSP | VPTIC | Unités corpo | Total |
| Revenus réels 2016 | 95,4 | 173,3 | 75,7 | 344,4 |
| pl : Inflation | tableau 12 3,9 | tableau 1 6,4 | tableau 20 2,7 | 13,0 |
| ms : Efficience réelle et prévue | -5,9 | -21,7 | -6,4 | -34,0 |
| pl : Avantages sociaux futurs | 3,4 | 4,5 | 6,2 | 14,1 |
| pl : Croissance des besoins | 4,6 | 49,1 | 3,5 | 57,2 |
| Grilles tarifaires 2018 | 101,4 | 211,6 | 81,7 | 394,7 |
| | tableau 14 | tableau 3 | tableau 22 | |

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

4 **Demandes :**

5 3.1 En référence à (ii), veuillez présenter les revenus réels 2017 et les coûts complets réels
6 2017 pour tous les fournisseurs internes du Transporteur, en détaillant :

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

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

13 **R3.1**

14 **Le tableau R3.1 présente les revenus réels 2017 et les coûts complets réels 2017**
15 **des fournisseurs internes du Transporteur selon le niveau de détail demandé.**

Tableau R3.1
Revenus réels 2017 et coûts complets réels 2017 des fournisseurs internes du Transporteur (M\$)

| | VPTIC | CSP | Corpo | Équipement | IREQ | Total |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|----------------|
| Revenus réels 2017 | 640,2 | 474,6 | 510,2 | 103,0 | 52,2 | 1 780,2 |
| ms: Excédent 2017 (perte) | -25,3 | -21,8 | -9,4 | - | 39,1 | -17,4 |
| Efficiéce additionnelle et écart prévisionnel 2017 | -45,8 | -31,6 | -39,7 | - | 29,6 | -87,5 |
| Impact de la variation des ASF | 20,5 | 9,8 | 30,3 | - | 9,5 | 70,1 |
| Coût de retraite | 23,8 | 12,1 | 37,4 | - | 10,2 | 83,6 |
| Coût des APRA | -3,3 | -2,3 | -7,1 | - | -0,8 | -13,5 |
| Coûts complets réels 2017 | 614,9 | 452,8 | 500,8 | 103,0 | 91,3 | 1 762,8 |
| Dont charges de services partagés incluses aux coûts complets réels 2017 <i>(R-4058-2018, HQT-6, Document 5.1)</i> | 124,7 | 78,2 | 120,5 | 15,4 | 20,9 | 359,7 |

1 3.2 Veuillez calculer les charges de services partagés du Transporteur pour l'année 2017 en
2 utilisant le coût complet réel (référence (iii)).

3 **R3.2**

4 **L'établissement des grilles tarifaires est un processus complexe qui exige**
5 **plusieurs mois de préparation. Le coût réel par produit est difficile à obtenir au**
6 **prix d'un effort raisonnable. Toutefois, le Transporteur soumet, au tableau R3.2,**
7 **les montants qui auraient été facturés aux charges et aux investissements sur la**
8 **base du coût complet réel 2017 au prorata du revenu facturé par chacun des**
9 **fournisseurs.**

Tableau R3.2
Montants qui auraient été facturés au Transporteur aux charges et aux investissements sur la base du coût complet réel 2017 des fournisseurs (M\$)

| | VPTIC | CSP | Corpo | Total |
|--|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Revenus réels 2017 | 166,7 | 93,1 | 83,3 | 343,1 |
| Efficiéce additionnelle et écart prévisionnel 2017 | -45,8 | -31,6 | -39,7 | -117,1 |
| Ratio Transporteur / Hydro-Québec | 26,0% | 19,6% | 16,3% | |
| ms: Efficiéce additionnelle et écart prévisionnel 2017 attribuables au Transporteur | -11,9 | -6,2 | -6,5 | -24,6 |
| Coûts complets réels 2017 | 154,8 | 86,9 | 76,8 | 318,5 |

10 3.3 Veuillez commenter sur le niveau d'efficiéce attribuable aux produits et services
11 facturés au Transporteur (référence (ii)).

R3.3

Les fournisseurs internes doivent contribuer annuellement à l'efficacité d'Hydro-Québec au même titre que le Transporteur. Cette efficacité fait partie intégrante de la facturation établie par les fournisseurs internes et par conséquent, est intégrée annuellement aux revenus requis du Transporteur.

Lorsque des écarts sont constatés entre la facturation prévue et le coût complet réel pour une année donnée, la portion de ces écarts qui représente de l'efficacité récurrente est alors considérée et intégrée dans l'établissement des grilles tarifaires des années subséquentes.

Le Transporteur tient à rappeler que les montants présentés au tableau R3.2 ne constituent pas uniquement de l'efficacité mais peuvent également provenir d'écarts résultant de reports d'activités ou encore de changements de priorités de l'entreprise.

Le tableau R3.3 présente l'évolution des revenus facturés par les fournisseurs internes au Transporteur de 2017 à 2019. Cette analyse permet de constater que l'efficacité réelle 2017 a été remise au Transporteur lors de l'établissement des grilles tarifaires subséquentes.

Tableau R3.3
Évolution des revenus au Transporteur de 2017 à 2019 (M\$)

| | VPTIC | CSP | Corpo | Total |
|---|-------|------|-------|-------|
| Revenus réels 2017 | 166,7 | 93,1 | 83,3 | 343,1 |
| pl: Inflation 2018 et 2019 | 7,3 | 3,5 | 3,1 | 13,9 |
| ms: Efficacité réelle et prévue 2018 et 2019 | -17,8 | -6,3 | -7,0 | -31,1 |
| pl: Variation des avantages sociaux futurs | 10,5 | 5,0 | 7,6 | 23,1 |
| Croissance/décroissance des besoins et autres | 64,5 | -0,7 | 4,4 | 68,2 |
| Grilles tarifaires 2019 | 231,2 | 94,6 | 91,4 | 417,2 |

**RÉCUPÉRATION DES COÛTS DE CONFORMITÉ DES NORMES DE
FIABILITÉ APPLICABLES AUX ACTIVITÉS DÉLÉGUÉES PAR HQP À HQT
(FONCTION GOP)**

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

1 **Préambule :**

2 (i) Le Tableau 1 présente les revenus suivants provenant de la facturation interne du
3 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) |
| Total | (18,5) | (18,6) |

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

11 Les composantes du coût complet représentent :

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

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

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

1 **Demandes :**

2 4.1 Veuillez fournir, pour l'année historique 2017 et pour chacune des composantes listées
3 à la référence (ii), les valeurs associées au coût complet réel.

4 **R4.1**

5 **Le tableau R4.1 présente les valeurs associées à chacune des composantes du**
6 **coût complet de facturation associé aux activités de téléconduite, de**
7 **conformité, d'exploitation du réseau et de formation.**

Tableau R4.1
Coût complet réel 2017 (M\$)

| Composantes de coûts | Téléconduite | Bureau de conformité | Exploitation des installations | Formation PNE |
|--------------------------------|--------------|----------------------|--------------------------------|---------------|
| Charges d'exploitation | 12,7 | 0,2 | 1,2 | 0,2 |
| Charges de services partagés | 1,8 | - | 0,2 | - |
| Amortissements | 0,6 | - | 0,1 | - |
| Taxes foncières | - | | | |
| Taxes sur les services publics | - | | | |
| Coût du capital | 0,3 | | | |
| Total | 15,4 | 0,2 | 1,5 | 0,2 |

8 4.2 Veuillez fournir, en valeur absolue et en pourcentage :

9

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

14 **R4.2**

15 **Le tableau R4.2.1 présente les heures prévues et réelles des opérateurs en**
16 **valeur absolue et en pourcentage.**

Tableau R4.2.1
Heures des opérateurs en lien avec la facturation des services liés à
l'exploitation des installations

| Heures (en millier) | Année historique 2017 | | | |
|-----------------------|-----------------------|----|--------|----|
| | Prévu | | Réel | |
| | Nombre | % | Valeur | % |
| Heures des opérateurs | 11 | 7% | 12 | 7% |

1 Le tableau R4.2.2 présente le nombre d'effectifs du Producteur formés en
 2 valeur absolue et en pourcentage du nombre total d'apprenants formés.

Tableau R4.2.2
Effectifs formés en lien avec la facturation de formation PNE

| Effectifs en formation PNE | Année historique 2017 | | | |
|----------------------------|-----------------------|-----|--------|-----|
| | Prévu | | Réal | |
| | Nombre | % | Valeur | % |
| Effectifs formés | 21 | 66% | 19 | 46% |

3 4.3 Veuillez fournir, pour l'année 2017, en valeur absolue et en pourcentage :
 4
 5 • le nombre d'heures réel des opérateurs, associé à l'exploitation des installations et;
 6 • les effectifs réels formés, en lien avec les services de formation.

7 **R4.3**
 8 **Voir la réponse à la question 4.2.**

9 **BASE DE TARIFICATION**

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

12 **Préambule :**

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

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

1 **Demande :**

2 5.1 Veuillez préciser et expliquer le traitement effectué par le Transporteur de la
3 contribution liée au projet d'intégration du parc éolien Mesgi'g Ugju's'n (Rivière-
4 Nouvelle), considérant la décision citée à la référence (ii).

5 **R5.1**

6 **Dans le complément de preuve² qu'il a déposé dans le cadre de la phase 2 du**
7 **dossier R-3888-2014, le Transporteur a expliqué de quelle façon il comptait**
8 **calculer et recouvrer la contribution du Distributeur pour le raccordement des**
9 **parcs éoliens qui ont fait l'objet de réserves de la Régie dans ses décisions**
10 **D-2017-025, D-2008-052, D-2010-165, D-2014-045 et D-2015-119.**

11 **Le Transporteur a indiqué, en outre, que le montant de la contribution du**
12 **Distributeur associée au raccordement de ces parcs éoliens serait déterminé**
13 **par le solde de l'agrégation charges-ressources au moment de leur mise en**
14 **service. Le recouvrement de la contribution liée au solde de l'agrégation**
15 **charges-ressources, le cas échéant, se ferait conformément au texte³ proposé**
16 **à cet effet par le Transporteur aux fins de codification aux *Tarifs et conditions*,**
17 **dans la mesure où la Régie accepte la proposition du Transporteur.**

18 **Dans le cas du projet du parc éolien Mesgi'g Ugju's'n (Rivière-Nouvelle), bien**
19 **que la Régie ait réservé sa décision quant à l'estimation et aux modalités de**
20 **recouvrement de la contribution du Distributeur, le Transporteur a saisi, dans**
21 **l'année 2017, un montant provisoire à titre de contribution du Distributeur, et**
22 **ce sachant qu'un ajustement pourrait éventuellement être requis au terme de**
23 **la décision finale de la Régie. Cette contribution provisoire déjà considérée en**
24 **2017, réduit le solde additionnel qui pourrait ultérieurement être exigé au**
25 **Distributeur, advenant une décision favorable de la Régie quant à la**
26 **proposition du Transporteur. Le Transporteur fera les ajustements nécessaires**
27 **pour respecter la décision finale de la Régie dans le cadre de la phase 2 du**
28 **dossier R-3888-2014.**

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

31 **Préambule :**

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

34 (ii) « [573] **De la même manière, elle lui demande, dans le cadre de son rapport**
35 **annuel, d'ajouter, dans son tableau de suivi des mises en service et des autorisations de**

² R-3888-2014 – Phase 2, HQT-3, Document 1, section 2.2.

³ R-3888-2014 – Phase 2, HQT-2, Document 1 révisé, pages 13 à 15.

1 **projets d'investissement, deux colonnes indiquant respectivement le mois de mise en**
2 **service projeté lors du dossier tarifaire et le mois réel de mise en service.** » [note de bas
3 de page omise]

4 **Demande :**

5 6.1 Veuillez mettre à jour le tableau de la référence (i) afin d'y inclure deux colonnes
6 indiquant respectivement le mois de mise en service projeté lors du dossier tarifaire et
7 le mois réel de mise en service, tel que requis par la décision D-2018-021 (référence
8 (ii)).

9 **R6.1**

10 **Le tableau R6.1 présente le suivi des mises en service et des autorisations de**
11 **projets d'investissement, incluant les colonnes indiquant les mois projetés et**
12 **réels de mise en service.**

Tableau R6.1
Mises en service 2017 (M\$)

| | Valeur autorisée M\$ | | | MES | | | | Mois projeté MES (Note 3) | Mois réel MES | Total 2017 | Total cumulé |
|--|----------------------|------------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------------------|-------------|---------------------------|-------------------|----------------|--------------|
| | Valeur autorisée HQ | Valeur autorisée Régie | Décision Régie | Immo. | Incorp. | Contributions int et autres | Actifs rég. | | | | |
| Mises en service projets ≥ 25 M\$ | | | | 1 509,9 | 4,1 | (4,3) | - | | | 1 509,7 | |
| Poste Limoulu | 131,5 | 131,5 | D-2010-132 | 8,9 | | | | Août | Oct | 8,9 | 97,0 |
| Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e) (Note 1) | 1 107,1 | 1 491,3 | D-2010-165 | 17,7 | | | | Nov-Déc | Déc | 17,7 | 689,4 |
| Raccordement des centrales du complexe la Romaine (Note 1) | 1 847,6 | 1 830,2 | D-2011-083 | 560,5 | | 0,6 | | Juin-Déc | Sept-Oct-Nov | 561,1 | 1 454,3 |
| Poste Duchesnay | 66,7 | 66,7 | D-2013-120 | 9,7 | | | | Nov | Nov | 9,7 | 48,5 |
| Poste Normand | 43,9 | 33,8 | D-2013-167 | 8,9 | | | | Août | Août | 8,9 | 40,7 |
| Poste Fleury | 141,1 | 141,1 | D-2013-205 | 106,0 | | | | Note 2 | Oct | 106,0 | 112,0 |
| Poste Duvernay - Remplacement systèmes démarrage CS et autres | 47,5 | 33,4 | D-2014-083 | 30,9 | | | | Oct | Avr-Déc | 30,9 | 30,9 |
| Poste Chelsea - Remplacement équipements et automatismes | 39,8 | 39,8 | D-2014-110 | 5,1 | | | | Oct | Déc | 5,1 | 19,6 |
| Poste Rapides-Farmer - Remplacement équipements et automatismes | 41,2 | 41,2 | D-2014-111 | 6,0 | | | | Oct | Déc | 6,0 | 21,9 |
| Poste Saint-Louis | 25,5 | 25,5 | D-2014-115 | 18,7 | | | | Résiduelle | Juin | 18,7 | 19,6 |
| Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs | 127,8 | 127,8 | D-2014-168 | 41,1 | | | | Oct | Déc | 41,1 | 84,1 |
| Modernisation des liaisons optiques (NG-SONET) | 66,7 | 66,7 | D-2014-191 | 12,0 | | | | Juin | Juin | 12,0 | 22,9 |
| Mise en place du réseau IP MPLS/VPN | 97,6 | 97,6 | D-2014-191 | 14,9 | | | | Nov | Déc | 14,9 | 65,7 |
| Poste Lévis - Remplacement et remise à neuf CS | 31,0 | 25,7 | D-2015-004 | 12,4 | | | | Sept | Nov | 12,4 | 32,0 |
| Poste Saint-Jérôme | 77,2 | 77,3 | D-2015-008 | 43,3 | | | | Mars | Sept | 43,3 | 74,0 |
| Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-Île | 1 090,3 | 1 083,4 | D-2015-023 | 88,4 | | | | Mai-Juin-Sept | Mai-Juin-Sept-Nov | 88,4 | 104,8 |
| Poste Radisson - Remplacement transformateurs | 61,7 | 61,7 | D-2015-074 | 24,0 | | | | Mai-Oct | Oct | 24,0 | 55,3 |
| Poste Notre-Dame | 29,9 | 29,9 | D-2015-075 | 10,0 | | | | Nov | Déc | 10,0 | 17,8 |
| Intégration parc éolien Rivière-Nouvelle | 124,0 | 124,0 | D-2015-119 | 27,7 | | (5,9) | | Fév | Mai-Déc | 21,8 | 96,8 |
| Poste Sainte-Odie | 28,4 | 28,4 | D-2015-154 | 12,8 | | | | Sept | Déc | 12,8 | 12,8 |
| Kamouraska - Rempl. systèmes commande et protection compensation série | 28,2 | 28,2 | D-2016-051 | 13,2 | | | | Sept | Sept | 13,2 | 25,9 |
| Remplacements systèmes commande et protection - Compensation série | 64,7 | 64,7 | D-2016-075 | 24,1 | | | | Nov | Nov | 24,1 | 24,1 |
| Ligne Langlois - Vaudreuil-Soulanges | 46,3 | 46,3 | D-2016-106 | 31,3 | | | | Sept | Oct-Déc | 31,3 | 31,3 |
| Poste Châteauguay - Remplacement équipements compensateur statique | 26,7 | 26,7 | D-2016-122 | 22,5 | | | | Sept | Déc | 22,5 | 22,5 |
| Remplacement disjoncteurs de modèle PK | 571,3 | 571,3 | D-2016-174 | 291,0 | | | | Mai à Nov | Avr à Déc | 291,0 | 387,6 |
| Poste Gracefield et ligne Paugan - Maniwaki | 115,0 | 115,0 | D-2016-176 | 29,3 | | | | Déc | Déc | 29,3 | 29,3 |
| Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2013-01 (4e) | 300,4 | 300,4 | D-2017-025 | 19,8 | | 0,5 | | Déc | Nov-Déc | 20,3 | 45,2 |
| Autres - MES < 5 M\$ | s/o | s/o | s/o | 20,9 | 4,1 | 0,5 | - | | | 25,5 | |
| Mises en service projets < 25 M\$ | | | | 523,5 | 10,1 | 0,6 | 1,7 | | | 535,9 | |
| Poste Beauharnois | 22,3 | | | 9,3 | | | | Nov | Mars-Déc | 9,3 | 20,0 |
| Aéroport de Némiscau - Piste atterrissage | 20,8 | | | 10,4 | | | | Note 2 | Déc | 10,4 | 10,4 |
| Poste Abtibi | 20,4 | | | 16,3 | | | | Déc | Nov | 16,3 | 16,3 |
| Poste Rouyn | 19,4 | | | 9,9 | | | | Note 2 | Déc | 9,9 | 21,2 |
| Poste Mauricie | 19,2 | | | 16,1 | | | | Oct | Déc | 16,1 | 16,1 |
| Poste Carignan - Remplacement transformateurs | 18,6 | | | 9,0 | | | | Oct | Déc | 9,0 | 9,0 |
| Poste Rapides-des-Îles | 18,6 | | | 5,2 | | | | Nov | Déc | 5,2 | 14,1 |
| Poste Figuery - Remplacement appareillage et automatismes | 17,8 | | | 6,4 | | | | Mai | Déc | 6,4 | 17,3 |
| Poste Grand-Pré - Ajout transformateur | 17,4 | | | 12,7 | | | | Nov | Déc | 12,7 | 12,7 |
| Poste Montagnais - Piste atterrissage et route | 17,4 | | | 17,0 | | | | Sept | Déc | 17,0 | 17,0 |
| Poste Blainville - Ajout transformateur | 17,1 | | | 13,5 | | | | Oct | Déc | 13,5 | 13,5 |
| Poste Adélaïde-Godbout | 16,5 | | | 10,7 | | | | Note 2 | Déc | 10,7 | 17,0 |
| Poste Plouffe - Ajout transformateur | 16,1 | | | 13,9 | | | | Oct | Déc | 13,9 | 13,9 |
| Poste Limbour | 16,0 | | | 12,1 | | | | Résiduelle | Juin | 12,1 | 14,7 |
| Poste Terrebonne | 15,8 | | | 6,1 | | | | Déc | Nov | 6,1 | 6,1 |
| Ligne Boucherville - Notre-Dame - Du Tremblay | 13,3 | | | 8,7 | | | | Déc | Déc | 8,7 | 11,0 |
| Poste La Grande 2 - Remplacement transformateurs | 13,2 | | | 11,1 | | | | Fév-Oct | Déc | 11,1 | 11,1 |
| OptiCT - Fondation télécommunication | 12,8 | | | 11,4 | | | | Fév | Nov | 11,4 | 11,4 |
| Poste Duvernay - Remplacement transformateurs | 12,1 | | | 10,1 | | | | Déc | Fév | 10,1 | 10,6 |
| Poste Lafontaine | 10,6 | | | 10,3 | | | | Déc | Sept | 10,3 | 10,3 |
| Domtar - Des Cantons (biomasse forestière) | 9,0 | | | 5,1 | | | | Oct | Déc | 5,1 | 5,1 |
| Accumulateurs 2016 | 8,2 | | | 7,6 | | | | Note 2 | Oct | 7,6 | 7,6 |
| Poste Garnier | 8,0 | | | 8,2 | | | | Note 2 | Mars | 8,2 | 8,4 |
| Poste Normand - Remplacement équipements et automatismes | 6,8 | | | 5,6 | | | | Août | Sept | 5,6 | 5,6 |
| Poste Chapais - Remplacement transformateur | 6,7 | | | 6,5 | | | | Déc | Nov | 6,5 | 6,5 |
| Autres - MES < 5 M\$ | | | | 270,6 | 10,1 | 0,6 | 1,7 | | | 282,9 | |
| Total | | | | 2 033,4 | 14,1 | (3,7) | 1,7 | | | 2 045,5 | |

Note 1 : Valeur autorisée Hydro-Québec ajustée à la baisse des coûts substitués suite à une décision favorable de la Régie de l'énergie concernant l'autorisation d'un autre projet.
Note 2 : Aucune mise en service planifiée dans l'année témoin 2017.
Note 3 : La désignation "Résiduelle" indique la mise en service de divers coûts résiduels et crédits encourus après la mise en service finale prévue.

1 **REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT ET TRANSITS ASSOCIÉS**

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

4 **Préambule :**

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

8 (ii) Les revenus de transport associés au service horaire non ferme sont de 42,8 M\$ pour
9 des besoins de 4,8 x 10⁶ MW.

1 **Demande :**

2 7.1 Veuillez concilier le niveau des besoins et des revenus associés au service de transport
3 horaire non ferme, considérant le prix unitaire de 8,69 \$/MW/heure cité à la
4 référence (i) (sachant que des besoins $4,8 \times 10^6$ MW devraient, à ce tarif de
5 8,69 \$/MW/heure, générer des revenus de 41,7 M\$).

6 **R7.1**

7 **Il est à noter que les réservations insuffisantes de la part des clients du**
8 **service horaire non ferme sont facturées à 150 % du tarif horaire.**

9 **La conciliation des besoins et des revenus associés au service de transport**
10 **horaire non ferme est fournie ci-après :**

11 **Horaire non ferme : $(4,51 \times 10^6 \text{ MW}) \times 8,69 \text{ \$/MW/heure} = 39,2 \text{ M\$}$**

12 **Réservations insuffisantes : $(0,28 \times 10^6 \text{ MW}) \times 8,69 \text{ \$/MW/heure} \times 150 \% = 3,6 \text{ M\$}$**

13 **Total : $39,2 \text{ M\$} + 3,6 \text{ M\$} = 42,8 \text{ M\$}$**

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

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

20 **Préambule :**

21 (i) La pièce B-0020 ne mentionne pas d'énergie injectée sur le réseau au point de
22 raccordement pour la centrale Magpie.

23 (ii) Le tableau relatif au Suivi des engagements d'achats de type Toulnostouc pour l'année
24 2017 ne fait pas mention de revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2.ii).

25 (iii) Le rapport annuel 2014 du Transporteur produit, pour 2014, l'énergie injectée sur le
26 réseau au point de raccordement pour la centrale Magpie :

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

30 *La production de la centrale Magpie a été achetée par Hydro-Québec Production, 4 qui a*
31 *confirmé au Transporteur qu'elle assume l'engagement d'achat associé au raccordement de*
32 *cette centrale selon les modalités du paragraphe ii) de l'article 12A.2 des Tarifs et*

1 conditions. L'énergie injectée sur le réseau de transport pour l'année 2014 correspond à
2 179 763 MWh. »

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

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

7 Un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type
8 "take or pay" doit être signé pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts
9 encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer
10 le raccordement de la centrale.

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

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

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

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

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

1 **Demandes :**

2 8.1 Veuillez expliquer l'absence des revenus associés à la centrale Magpie dans
3 l'établissement du Suivi des engagements d'achats de type Touloustouc pour l'année
4 2017.

5 **R8.1**

6 **Comme mentionné dans la demande tarifaire 2016 du Transporteur⁴, les**
7 **revenus de services de transport associés à l'engagement d'achat permettent,**
8 **depuis l'année 2014, la couverture des coûts du raccordement de la centrale**
9 **de Magpie. L'obligation du client ayant été remplie, il n'est plus requis depuis**
10 **de suivre annuellement ce projet de raccordement.**

11 **Aucune autre centrale en service ne fait l'objet d'un engagement d'achat en**
12 **vertu du paragraphe ii) de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions des services***
13 **de transport d'Hydro-Québec (« *Tarifs et conditions* »).**

14 **Ainsi, aucun suivi relatif à l'énergie injectée sur le réseau au point de**
15 **raccordement n'a été présenté dans le cadre du Rapport annuel 2017**
16 **du Transporteur.**

17 8.2 Veuillez produire les revenus associés à la centrale Magpie pour l'année 2017.

18

19 **R8.2**

20 **Voir la réponse à la question 8.1.**

21 8.3 Veuillez produire l'énergie injectée sur le réseau au point de raccordement pour la
22 centrale Magpie pour l'année 2017.

23 **R8.3**

24 **Voir la réponse à la question 8.1.**

25 **INDICATEURS DE PERFORMANCE**

26

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

29 **Préambule :**

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

⁴ R-3934-2015, HQT-12, Document 2, page 15.

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

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

5 **Demandes :**

6

7 9.1 Veuillez commenter les résultats des indicateurs de performance.

8 **R9.1**

9 **De façon globale, les résultats des indicateurs de performance pour 2017**
10 **répondent aux attentes du Transporteur.**

11 **Pour la satisfaction de la clientèle, autant celle du client Hydro-Québec**
12 **Distribution que celle des clients de point à point, les résultats affichent une**
13 **hausse par rapport à ceux de 2016.**

14 **Du côté de la fiabilité du service, la plupart des indicateurs montrent soit une**
15 **amélioration de performance par rapport à 2016, soit une amélioration de**
16 **performance en comparaison avec la moyenne des cinq dernières années.**

17 **Le nombre de pannes et interruptions planifiées est légèrement supérieur par**
18 **rapport à celui de 2016, mais son niveau demeure tout de même inférieur à**
19 **celui de la moyenne des cinq dernières années. L'augmentation constatée**
20 **entre 2016 et 2017 s'explique principalement par la hausse des événements**
21 **dus aux conditions climatiques. Malgré cette légère augmentation, la durée**
22 **moyenne des pannes et interruptions planifiées demeure inférieure non**
23 **seulement par rapport à 2016, mais aussi par rapport à la moyenne des cinq**
24 **dernières années.**

25 **L'indice de continuité –Transport (« IC – Transport ») est, quant à lui, le seul**
26 **indicateur démontrant une détérioration autant par rapport à 2016 que par**
27 **rapport à la moyenne historique des cinq dernières années. Ce résultat**
28 **s'explique principalement par un événement important survenu au poste**
29 **Frontenac-1 le 14 mars 2017, causé par une accumulation de contaminants**
30 **jumelée aux mauvaises conditions climatiques. Selon le processus de**
31 **normalisation du Transporteur (voir la réponse à la question 9.2), cette journée**
32 **satisfait le seuil permettant d'être reconnue comme étant une journée**
33 **d'événements majeurs. De ce fait, l'IC – Transport normalisé présente un**
34 **résultat légèrement meilleur à celui de 2016.**

35 **En ce qui a trait à l'indicateur des indisponibilités forcées (« IF »), bien que le**
36 **résultat soit en hausse d'un peu moins de 5 % par rapport au résultat de 2016,**
37 **il s'agit tout de même de la plus faible hausse observée depuis les trois**
38 **dernières années.**

39 **Les indicateurs liés à l'optimisation de l'exploitation montrent, tous deux, un**
40 **maintien du niveau de performance du Transporteur.**

1 Du côté de la responsabilité sociale, le taux de fréquence des accidents de
2 travail, avec un résultat de 2,66, est inférieur au résultat de 2016 et à la
3 moyenne des résultats constatés au cours des 5 dernières années.

4 Pour leur part, les indicateurs d'évolution du coût des charges nettes
5 d'exploitation et d'évolution du coût de service ont bien performé en
6 démontrant des résultats inférieurs à la croissance de l'Indice des prix à la
7 consommation (« IPC »). Par ailleurs, pour ce qui est de l'indicateur
8 d'évolution du coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du
9 réseau de transport, on remarque une légère hausse en 2017, due au coût des
10 nouvelles mises en service et des MW additionnels qui en découlent.

11 Finalement, les indicateurs environnementaux démontrent une augmentation
12 de la superficie totale des emprises à entretenir, accompagnée d'une légère
13 diminution du pourcentage traité mécaniquement. Le taux de réutilisation des
14 huiles isolantes minérales de 2017 est en hausse importante, autant par
15 rapport à 2016 que par rapport à la moyenne des cinq dernières années. En ce
16 qui concerne les déversements, les résultats indiquent une hausse des petits
17 déversements (moins de 100 litres) mais une diminution de près de 43 % des
18 déversements entre 100 et 4 000 litres. Le taux de récupération des
19 déversements de 94 % atteint en 2017, est légèrement inférieur à celui 2016
20 mais significativement meilleur que la moyenne des cinq dernières années.

21 9.2 Veuillez définir, par des critères précis ou un seuil, les journées d'événements majeurs
22 cités à la référence (i).

23 **R9.2**

24 Une journée d'événement majeur est définie à partir d'un seuil calculé en
25 utilisant la norme internationale de *l'Institute of electrical and Electronic*
26 *engineers Std 1366-2012*. Cette norme définit le seuil pour déterminer un
27 événement majeur, soit le *Threshold for Major Event Day* (« *TMED* »).

28 Ainsi, si l'indice de continuité (« IC ») journalier du Transporteur excède le
29 seuil défini par cette norme, la journée est considérée comme « événement
30 majeur ».

31 Pour l'année 2017, les journées ayant plus que 661 000 clients heures
32 interrompus (« CHI ») sont exclues de l'IC-Transport normalisé. Ainsi, la
33 journée du 14 mars 2017, avec 881 000 CHI, correspond à une journée
34 d'événement majeur à la suite de l'événement survenu au poste Frontenac-1.

35 Par conséquent, pour l'année 2017, la différence entre l'IC-Transport (brut) de
36 0,74 heure/client et l'IC-Transport (normalisé) de 0,53 heure/client s'explique en
37 totalité par l'événement précité.

1 9.3 Veuillez produire le calcul détaillé de l'indicateur *IC-Transport (normalisé)*, en
2 fournissant les données de base.

3 **R9.3**

4 L'indicateur **IC-Transport (normalisé)** correspond à la différence entre
5 l'**IC-Transport (brut)** et l'**IC-Transport des journées d'événement majeur**.

6 Comme indiqué à la réponse précédente, le nombre de CHI de la journée du
7 14 mars 2017 correspond à 881 000 CHI. En convertissant les 881 000 CHI en
8 IC, le résultat obtenu équivaut à 0,21 heure/client⁵. Ainsi, l'IC normalisé
9 correspond à la différence entre 0,74 et 0,21 heure/client, soit 0,53 heure/client.

10 **LIGNES ET POSTES DE TRANSPORT**

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

13 **Préambule :**

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

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

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

⁵ 881 000 CHI (clients heures interrompus) / 4 214 072 clients = 0,21 heure/client.

| 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 |

1 **Demandes :**

2 10.1 Veuillez expliquer les différences obtenues pour les niveaux de tension suivants :

3 10.1.1. Niveau de 230 kV : 53 postes au lieu de 54.

4 **R10.1.1**

5 **Le poste de départ de la centrale Tracy a été retiré à la suite de son**
6 **démantèlement.**

7 10.1.2. Niveau de 120 kV : 218 postes au lieu de 219.

8 **R10.1.2**

9 **La réduction du nombre de postes est due au retrait du poste de départ de la**
10 **centrale Hull-2.**

11 10.1.3. Niveau de 69 kV et moins : 87 postes au lieu de 85.

12 **R10.1.3**

13 **Les démantèlements des postes de la Reine et Montmorency prévus en 2017**
14 **ont été retardés à 2018.**

15 **MESURES EN LIEN AVEC L'ACTIVITÉ DE PRÉPARATION DES**
16 **PROGRAMMES DE PRODUCTION DES CENTRALES AU FIL DE L'EAU**

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

1 **Préambule :**

2

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

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

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

17 « [282] *Pour tous ces motifs, la Régie juge qu'il serait opportun, par prudence et à titre*
18 *préventif, que l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de*
19 *l'eau ne soit pas effectuée par le Transporteur. Elle demande au Transporteur de l'informer,*
20 *dans le cadre de son prochain rapport annuel, des mesures qu'il entend prendre en lien avec*
21 *cette activité. »*

22 **Demandes :**

23 11.1 Veuillez confirmer que les centrales au fil de l'eau dont l'activité de préparation des
24 programmes de production pourrait être transférée au Producteur ont toutes été
25 identifiées.

26 **R11.1**

27 **Le groupe de travail n'a pas terminé l'identification des centrales au fil de l'eau**
28 **dont l'activité de préparation des programmes de production pourrait être**
29 **transférée au Producteur et réitère qu'il poursuit ses travaux avec l'objectif de**
30 **les compléter dans les meilleurs délais. Le Transporteur souligne que l'activité**
31 **de définition de critères et d'identification des centrales au fil de l'eau**
32 **comporte un certain degré de complexité, en particulier lorsqu'il s'agit des**
33 **installations dont l'activité de préparation des programmes de production se**
34 **fait par le Transporteur.**

1 11.2 Veuillez fournir la liste de ces centrales au fil de l'eau ainsi identifiées.

2 **R11.2**

3 **Voir la réponse à la question 11.1.**

4 11.3 Veuillez justifier sur quelle base s'est effectuée l'identification de ces centrales.

5 **R11.3**

6 **Tel que mentionné à la réponse 11.1, le groupe de travail n'a pas terminé**
7 **l'identification des centrales au fil de l'eau dont l'activité de préparation des**
8 **programmes de production pourrait être transférée au Producteur. À ce**
9 **stade-ci, les critères d'identification sont encore préliminaires et font partie**
10 **des travaux en cours.**

11 11.4 Veuillez préciser la date prévue pour l'identification des actions à entreprendre et
12 l'établissement d'un échéancier de réalisation.

13 **R11.4**

14 **Voir la réponse à la question 11.1.**

15 **RAPPORTS AU NPCC**

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

18 **Préambule :**

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

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

- 25 • les rapports publics fournis par TransÉnergie au NPCC (élément 1.8).
26
27 • la liste des « événements rapportables » et rapport que le Transporteur prépare,
28 pour dépôt au NPCC, pour chacune des occasions où une indisponibilité rencontre
29 les critères d'« événement rapportable », soit une perte de charge de 300 MW et
30 plus ou une perte de production de 500 MW et plus.(élément 1.12)

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

1 **Demande :**

2 12.1 Veuillez indiquer si des rapports publics ont été transmis par TransÉnergie au NPCC
3 (élément 1.8 de la référence (ii)) et les fournir le cas échéant.

4 **R12.1**

5 **Le Transporteur n'a transmis aucun rapport public au NPCC au cours de**
6 **l'année 2017.**

7 **ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS MAJEURS**

8 **13. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 13 et 14;
9 (ii) Rapport annuel 2016 du Transporteur, [HQT-5, document 1](#), p.
10 15.

11 **Préambule :**

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

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

15 **Demande :**

16 13.1 Veuillez expliquer pourquoi le démantèlement, qui était prévu en 2019 selon la
17 référence (ii), est maintenant prévu en 2024.

18 **R13.1**

Le Distributeur prévoit toujours avoir transféré la totalité de la charge alimentée à partir du poste Bourassa 120-12 kV d'ici la fin de l'année 2019. Toutefois, la section 120 kV du poste Bourassa ne pourra pas être démantelée tant et aussi longtemps que les lignes à 120 kV (Bout-de-l'Île/Bourassa/Montréal-Est) serviront à alimenter les clients raccordés au poste Montréal-Est 120 kV, situation qui est planifiée perdurer jusqu'en 2024.

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

20 **Préambule :**

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

25 **Demande :**

1 14.1 Veuillez préciser à quoi correspond la mise en service de 8,7 M\$ réalisée en 2017.

2 **R14.1**

3 **Les mises en service réalisées en 2017 correspondent principalement aux**
 4 **travaux associés au démantèlement de la section à 230-69 kV du poste de**
 5 **Québec (7,7 M\$) et ces travaux seront finalisés en 2018 (0,6 M\$).**

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

10 **Préambule :**

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

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

17 (iii) Le Transporteur présente un tableau des mises en services prévues pour l'année de base
 18 2017. Il y associe un montant de 174,9 M\$ pour le « Poste de Lorimier ».

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

21 À partir des rapport annuels 2017 et 2016, la Régie établit le tableau suivant concernant les
 22 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 |
|---|---------|---------|-----------|
| Postes | | | |
| 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 |
| Lignes | | | |
| Construction - Coûts plus élevés que prévu principalement pour l'attribution des contrats de tirage de câbles | 9,4 | 7,3 | 2,1 |

1 **Demandes :**

2 15.1 Veuillez justifier qu'aucune mise en service n'ait été effectuée en 2017 relativement au
3 projet « Poste De Lorimier », malgré des prévisions de 174,9 M\$ et 177,1 M\$ selon les
4 références (iii) et (iv) respectivement.

5 **R15.1**

6 **Le Transporteur confirme qu'aucune mise en service n'a été effectuée en 2017**
7 **pour le projet du Poste De Lorimier. Comme présenté au tableau 13 de la pièce**
8 **HQT-3, Document 2, le report de la mise en service de l'année 2017 à 2018 est**
9 **causé par des travaux et des activités de mise en route plus complexes que**
10 **prévus. Les échéanciers ont également été ajustés pour considérer l'impact**
11 **des entraves routières sur la population.**

12 15.2 Veuillez expliquer les causes relatives aux variations des écarts présentés au tableau
13 compilé par la Régie en préambule.

14 **R15.2**

15 **Les variations de coûts découlent de la situation décrite à la réponse à la**
16 **question 15.1.**

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

19 **Préambule :**

20 (i) Le Transporteur mentionne la réalisation d'une mise en service de 30,9 M\$ au poste de
21 Duvernay en 2017.

22 (ii) Le Transporteur prévoyait, dans le cadre du dossier R-3981-2016, une mise en service
23 de 9,3 M\$ pour le projet en 2017.

24 **Demande :**

25 16.1 Veuillez justifier l'écart de la mise en service réalisée en 2017 au poste de Duvernay.

26 **R16.1**

27 **Comme présenté au tableau 13 de la pièce HQT-3, Document 2, l'écart de la**
28 **mise en service de 21,6 M\$ correspond au report de la mise en service de**
29 **l'année 2016 à 2017 combiné à l'augmentation des coûts du projet, comme**
30 **mentionné au suivi administratif de la décision D-2014-083 dans le dossier**
31 **R-3876-2014. Cette augmentation est principalement causée par une sous-**
32 **estimation initiale de l'envergure des travaux requis pour le remplacement de**
33 **système de démarrage de chacun des trois compensateurs synchrones par**
34 **une nouvelle technologie à variateur de fréquence.**

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

2 **Préambule :**

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

6 **Demande :**

7 17.1 Veuillez préciser à quoi correspond la mise en service réalisée en 2017.

8 **R17.1**

9 **La mise en service réalisée en 2017 est liée à divers coûts résiduels du projet,**
10 **notamment des coûts liés à la nouvelle ligne biterne à 120 kV alimentant un**
11 **client industriel.**

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

14 **Préambule :**

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

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

19 **Demande :**

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

21 **R18.1**

22 **L'écart de mise en service, entre le montant de 14,9 M\$ et celui de 20,2 M\$,**
23 **s'explique par une révision des échéanciers du projet. Les mises en service de**
24 **certaines portions du projet ont été décalées en 2018 afin d'arrimer ces**
25 **dernières avec des travaux d'infrastructure préalables.**

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

2 **Préambule :**

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

6 **Demande :**

7 19.1 Veuillez justifier, pour les Télécommunications, les écarts constatés au niveau des
8 différentes composantes de coûts des rubriques « Coûts d'avant-projet » et « Coûts du
9 projet ».

10 **R19.1**

11 **Les écarts constatés au niveau des composantes de coûts des rubriques**
12 **« Coûts d'avant-projet » et « Coûts du projet » découlent d'un changement**
13 **dans la nature des travaux effectués. Les travaux initialement prévus**
14 **consistaient en un déploiement d'une fibre optique. Le Transporteur a opté**
15 **pour une solution plus économique, soit la location d'un circuit.**

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

18 **Préambule :**

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

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

23 **Demande :**

24 20.1 Veuillez expliquer le report en 2020 des mises en service relatives au projet.

25 **R20.1**

26 **Les mises en service du projet sont reportées à la suite des délais pour**
27 **l'acquisition du terrain nécessaire à l'emplacement du poste Saint-Jean.**

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

1 Préambule :

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

- 4 • La prévision des coûts s'établit à 603 M\$ sur un budget de 618 M\$.
- 5 • Le client du service de transport s'est engagé à assumer un coût additionnel de
6 67 M\$ lié à l'enfouissement du dernier tronçon de la ligne à 320 kV.
- 7 • Les dates prévues pour le début de l'approvisionnement et de la mise en service du
8 projet sont en révision.

- 9 • Qu'une réduction des coûts de 23 M\$ est prévue en raison des coûts moindres que
10 prévu pour les travaux relatifs au rehaussement de la capacité thermique des lignes
11 7005 et 7035 à la suite de la mise à jour des prévisions paramétriques par des
12 prévisions plus spécifiques.
- 13 • Le corps d'hypothèses utilisé afin de rechercher une solution globale et
14 structurante est en redéfinition et que les études relatives au projet de ligne dans le
15 sud du réseau sont toujours en cours.

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

21 [59] Dans ce contexte, le contenu et les coûts associés au rehaussement thermique des lignes
22 7005 et 7035 soumis au présent dossier sont paramétriques.

23 [60] Le Transporteur précise que les études relatives à ce projet de ligne de transport dans
24 le sud du réseau devraient être complétées à l'automne 2016 et que, le cas échéant, une
25 demande d'autorisation pour ce nouveau projet serait déposée à la Régie à l'horizon 2019.

26 [61] Le Transporteur confirme que, dans le cas où le projet de ligne est mis de l'avant, les
27 investissements prévus dès 2016 relatifs au rehaussement thermique prévus au Projet ne
28 seront pas effectués. Les investissements identifiés pour les travaux visant le rehaussement
29 thermique demeurent tout de même attribués au Projet, ceux-ci étant toujours requis
30 pour fournir le service de transport ferme demandé. Le Transporteur soutient que seule la
31 nature des travaux changerait. Cette portion de coût ne serait alors engagée qu'à la
32 réalisation du projet de ligne dans le sud du réseau.

33 [62] Dans le cas où le projet de ligne dans le sud du réseau n'est pas réalisé, le coût réel des
34 travaux de rehaussement thermique sera payable par le client du service de transport, tel que
35 stipulé dans la convention de service de transport.

36 [...]

1 [66] La Régie retient également cette approche dans le cadre du présent Projet. Toutefois,
2 elle constate que la mise de l'avant du projet de ligne dans le sud du réseau entraînerait des
3 modifications substantielles au Projet, dont un report important des travaux répondant aux
4 besoins de rehaussement thermique rendus nécessaires en raison du dépassement occasionné
5 par le transit requis pour fournir le service de transport demandé et dont le coût est
6 substantiel.

7 **Demandes :**

8 21.1 Veuillez préciser si le montant de 67 M\$ que le client du service de transport s'est
9 engagé à assumer est inclus dans la prévision des coûts de 603 M\$.

10 **R21.1**

11 **Le montant de 67 M\$ est exclu de la prévision des coûts de 603 M\$, car le**
12 **client du service de transport s'est engagé à assumer entièrement ce montant,**
13 **qui correspond à l'évaluation du coût additionnel pour l'enfouissement du**
14 **dernier tronçon de la ligne à 320 kV menant à la frontière, ainsi que tout coût**
15 **supplémentaire par rapport à cette évaluation.**

16 21.2 Veuillez élaborer sur les incertitudes entourant le projet en expliquant notamment que
17 les dates prévues pour le début de l'approvisionnement et de la mise en service du
18 projet soient en révision.

19 **R21.2**

20 **Le projet du Transporteur prévoit qu'au-delà de la frontière de son réseau avec**
21 **le New Hampshire, la ligne à 320 kV sera raccordée à la ligne proposée par les**
22 **promoteurs du projet Northern Pass (« NPT »), soit Northern Pass**
23 **Transmission LLC et Eversource Energy⁶. Or, cette ligne proposée encourt des**
24 **délais importants à la suite de décisions du Site Evaluation Committee (SEC)**
25 **du New Hampshire en mars et juillet 2018 de refuser l'octroi du permis de**
26 **construction. Le 10 août 2018, les promoteurs du projet NPT ont porté en appel**
27 **la décision du SEC auprès de la Cour suprême du New Hampshire.**

28 **Dans ce contexte, le Transporteur a pris la décision de reporter à une date**
29 **indéterminée le début de l'approvisionnement des équipements requis pour**
30 **son projet. Il poursuit ses démarches pour coordonner les ajouts sur son**
31 **propre réseau avec la construction sur le réseau des promoteurs du**
32 **projet NPT.**

33 **Le Transporteur poursuit également les activités liées au renforcement du**
34 **réseau de transport principal.**

⁶ R-3956-2015, HQT-1, Document 1 (B-0004), p. 6, lignes 1-3 et p. 9, lignes 1-2.

1 21.3 Veuillez confirmer qu'il est toujours possible qu'un projet de ligne dans le sud du
2 réseau vienne substituer les coûts liés au rehaussement thermique des lignes 7005 et
3 7035.

4 **R21.3**

5 **Le Transporteur confirme que ces deux solutions de renforcement du réseau**
6 **principal sont toujours à l'étude et qu'il demeure possible qu'un projet de ligne**
7 **dans le sud du réseau vienne substituer les coûts liés au rehaussement**
8 **thermique des lignes 7005 et 7035.**

9 21.4 Le cas échéant, veuillez expliquer que le Transporteur ait révisé les coûts
10 paramétriques liés au rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 par des
11 prévisions plus spécifiques, considérant la possibilité de substitution de ces coûts dans
12 le cas où le projet de ligne dans le sud du réseau était mis de l'avant.

13 **R21.4**

14 **Les analyses en cours par le Transporteur ont conclu à la nécessité de réaliser**
15 **une étude d'avant-projet visant à préciser les travaux et les coûts associés au**
16 **rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035. Les prévisions plus**
17 **spécifiques de coûts fournies à la Régie font ainsi suite à une estimation**
18 **préliminaire réalisée dans le cadre de cette étude d'avant-projet. Le**
19 **Transporteur prévoit terminer l'étude d'avant-projet au début de l'année 2019.**
20 **Les résultats serviront à prendre une décision bien informée quant à la**
21 **solution à privilégier pour le renforcement du réseau de transport principal.**

22 21.5 Veuillez commenter l'impact des reports des travaux liés au renforcement du réseau
23 principal sur la fiabilité du réseau, considérant notamment que les investissements liés
24 au rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 étaient prévus dès 2016 dans le
25 cadre du dossier R-3956-2015.

26 **R21.5**

27 **Le rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 sera requis à partir de la**
28 **première période estivale suivant la mise en service du projet du Transporteur.**
29 **Dans le cadre du dossier R-3956-2015, la mise en service de celui-ci, y compris**
30 **le rehaussement thermique, était planifiée pour juin 2019.**

31 **Considérant les délais décrits en réponse à la question 21.2, le Transporteur**
32 **évalue que la mise en service de son projet ne pourra se réaliser avant**
33 **l'automne 2021. Le rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035 serait**
34 **donc requis, au plus tôt, en juin 2022.**

35 **Les résultats de l'étude d'avant-projet mentionnée en réponse à la question**
36 **21.4 permettront de confirmer l'échéancier de réalisation du rehaussement**
37 **thermique des lignes 7005 et 7035. Dans l'éventualité où ce rehaussement ne**
38 **peut être achevé dans les délais requis, le Transporteur pourra recourir à**
39 **l'utilisation temporaire d'un nouvel automatisme de réseau afin de maintenir la**
40 **fiabilité du réseau.**

- 1 **22. Références :** (i) Pièce [B-0034](#), p. 71;
2 (ii) Pièce [B-0034](#), p. 75;
3 (iii) Pièce [B-0034](#), p. 83;
4 (iv) Dossiers R-3954-2015, décision [D-2016-120](#), p. 10, R-3968-
5 2016, décision [D-2016-174](#), p. 24 et R-3971-2016, décision [D-](#)
6 [2016-122](#), p. 22.

7 **Préambule :**

8 (i) Le Transporteur mentionne que le coût final du projet de remplacement des systèmes
9 de commande et de protection liés à la compensation série au poste de Kamouraska est de
10 l'ordre de 26,1 M\$, après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en
11 2018.

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

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

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

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

22 « *La Régie de l'énergie :*

23 [...]

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

26 **Demandes :**

27 22.1 Veuillez confirmer que les mises en service finales des projets cités aux références (i),
28 (ii) et (iii) ont été réalisées.

29 **R22.1**

30 **Le Transporteur réfère la Régie à la lettre administrative du 6 avril 2018 dans**
31 **laquelle il confirme la mise en service finale pour les projets mentionnés en**
32 **préambule (i) et (iii) respectivement en septembre 2017 et décembre 2017.**

33 **Le Transporteur confirme à la Régie que le dernier disjoncteur de modèle PK**
34 **visé au préambule (ii) a été mis en service en août 2018, et ainsi confirme la**

1 mise en service finale du projet de remplacement des disjoncteurs de modèle
2 PK. Une lettre de suivi administratif, à cet égard, sera déposée sous peu.

3 22.2 Veuillez préciser la date exacte de chacune des mises en service finales des projets cités
4 aux références (i), (ii) et (iii).

5 **R22.2**

6 Voir la réponse à la question 22.1.

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

9 **Préambule :**

10 (i) L'échéancier pour la ligne d'alimentation du projet « construction du poste Gracefield
11 à 120-25 kV et ligne d'alimentation et reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à
12 120 kV » révèle que les mises en service, initialement prévues en 2017 et 2018, sont
13 maintenant prévues en 2017, 2018 et 2019, tandis que le démantèlement associé, initialement
14 prévu en 2018, est maintenant prévu en 2019.

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

17 **Demandes :**

18 23.1 Veuillez expliquer le report de la mise en service maintenant prévue en 2019 pour la
19 rubrique « Lignes », en précisant à quoi correspond cette mise en service.

20 **R23.1**

21 Le report de la mise en service, portant sur la portion de ligne
22 Gracefield - Maniwaki, est causé par une saturation des ressources
23 disponibles sur le marché en 2018. Le Transporteur a priorisé l'allocation de
24 ces ressources au projet majeur de la Ligne à 715 kV de la Chamouchouane –
25 Bout-de-l'île.

26 23.2 Veuillez préciser les montants associés à cette mise en service prévue en 2019.

27 **R23.2**

28 Le montant associé à la mise en service de ce projet s'élève à 37,3 M\$ pour
29 l'année 2019.

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

1 **Préambule :**

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

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

6 (iii) Les mises en service du projet étaient initialement prévues pour les mois de novembre
7 2018, décembre 2019, novembre 2020 et novembre 2022.

8 **Demande :**

9 24.1 Veuillez préciser les ajustements apportés aux mises en service du projet.

10 **R24.1**

11 **Dans un souci d'efficience, les différentes étapes de réalisation ont été revues**
12 **afin de réduire la durée globale du projet. Ainsi, la mise en service finale du**
13 **projet a été devancée de 2022 à 2020 tandis que les mises en service**
14 **antérieures prévues pour 2018 et 2019 sont maintenues. Le Transporteur**
15 **précise que les horizons de mises en service dans le tableau « Événements**
16 **clés de l'échéancier du projet » auraient dû être de 2018 à 2020 pour la**
17 **rubrique « Poste » et de 2018 à 2019 pour la rubrique « Télécommunications ».**