

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU
RAPPORT ANNUEL 2019 DU TRANSPORTEUR**

Charges nettes d'exploitation

1. **Références :**
- (i) Pièce [B-0005](#), p.5;
 - (ii) Pièce [B-0010](#), Annexe 1.

Préambule :

(i) « *Le tableau suivant présente une comparaison entre les résultats réglementaires réels de l'année 2019 et les revenus requis autorisés selon la décision D-2019-058.*

Afin de rendre comparables les résultats réglementaires réels aux revenus requis autorisés pour 2019, le Transporteur a redressé les composantes des charges nettes d'exploitation (« CNE ») autorisées de façon à y refléter l'impact de l'ajustement organisationnel apporté à l'été 2019. Cet ajustement consiste en un transfert des activités et des ressources responsable de la maintenance reliée aux postes de départ de la centrale Beauharnois chez le Transporteur vers Hydro-Québec Production. L'objectif du transfert est de démontrer par un projet pilote les potentiels d'efficience escomptés par le décloisonnement entre le Producteur et le Transporteur afin de réaliser les interventions avec les bonnes personnes au bon moment et par le fait même d'éviter le dédoublement des tâches. Il en résulte un transfert de 11 ÉTC. » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente les organigrammes de TransÉnergie au 10 février 2020 et celui de la Haute direction d'Hydro-Québec au 2 avril 2020.

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser si l'ajustement organisationnel de l'été 2019, mentionné à la référence (i), se retrouve dans les organigrammes de la référence (ii). Dans l'affirmative, veuillez identifier, dans les organigrammes de la référence (ii), la ou les structures organisationnelle(s) concernées(s) par cet ajustement.
- 1.2 Veuillez préciser si les organigrammes de TransÉnergie et de la Haute direction d'Hydro-Québec ont fait l'objet d'une mise à jour depuis le dépôt du présent rapport annuel du Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez déposer les organigrammes de TransÉnergie et celui de la Haute direction d'Hydro-Québec en vigueur à ce jour.
- 1.3 Veuillez expliciter la dernière phrase du préambule (i).
- 1.4 Veuillez détailler en quoi consiste le projet pilote, en précisant les dates de sa conception, de début et de fin de sa mise en œuvre.

1.5 Veuillez fournir l'évaluation globale prévue quant au montant associé aux « potentiels d'efficacité escomptés par le décloisonnement entre le Producteur et le Transporteur » (référence (i)).

1.6 Veuillez évaluer les « potentiels d'efficacité escomptés par le décloisonnement entre le Producteur et le Transporteur », pour le Transporteur spécifiquement.

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0005](#), p. 7 et 8;
 - (ii) Dossier R-4058-2018, Décision [D-2019-060](#), p. 52, par. 218;
 - (iii) Dossier R-4011-2017, Décision [D-2018-067](#), p. 65, par. 282;
 - (iv) Dossier R-3980-2016, pièce [B-0028](#), annexe C, p. 24 et 25.

Préambule :

(i) « Comme il a été demandé par la Régie, le Transporteur dépose les tableaux des composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec ainsi que les hypothèses actuarielles utilisées pour son évaluation.

Tableau 3
 Composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec (M\$)

	Réel	D-2019-058
Coût des services rendus	431	499
Autres composantes du coût de retraite	(626)	(426)
• Intérêts sur l'obligation	906	855
• Rendement prévu des actifs	(1 623)	(1 561)
• Amortissement de la perte actuarielle nette	91	280
Total¹	(195)	73

¹ Excluant l'amortissement du coût des services passés

Tableau 4
 Hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation du coût de retraite

	Réel	D-2019-058
Taux d'actualisation du coût des services rendus	3,99%	3,65%
Taux d'actualisation des intérêts sur l'obligation	3,64%	3,21%
Taux de rendement prévu des actifs	6,50%	6,50%
Taux de croissance des salaires	3,24%	3,22%
Durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs (années)	13	13

» [note de bas de page omise]

(ii) « [218] Conséquemment, la Régie demande au Transporteur d'effectuer le même suivi à son rapport annuel que celui demandé au Distributeur aux paragraphes 280 à 285 de la décision D-2018-067. Le Transporteur devra aussi faire l'appariement de la pièce B-0021 du Distributeur avec la pièce appropriée au présent dossier. Finalement, le Transporteur devra aussi déposer l'équivalent des pages 24 et 25 de l'annexe C de la pièce B-0028 du dossier R-3980-2016. Pour ce qui est du balisage, la Régie croit qu'il est approprié de soumettre le Transporteur aux mêmes obligations que le Distributeur afin de s'assurer que le Transporteur gère de manière globale sa masse salariale. C'est pourquoi elle lui ordonne de déposer une étude de balisage à cet égard au plus tard le 30 avril 2021. Enfin, la Régie rappelle que le coût de la rubrique des autres régimes doit être inclus dans la Formule d'indexation. Le Transporteur présente la conciliation l'actif total statutaire et la base de tarification – Activités réglementées. L'actif total présenté est de 23 730,9 M\$ ». [notes de bas de page omises] [nous soulignons].

(iii) « [282] La Régie demande également au Distributeur de l'informer des changements des principales dispositions qui influencent la valeur du régime de retraite, telles qu'énumérées aux pages 24 et 25 de l'annexe C de la pièce B-0028 du dossier R-3980-2016. ». [note de bas de page omise]

(iv) Les principales hypothèses actuarielles et économiques relatives aux régimes de retraite sont déposées.

Demandes :

2.1 Veuillez préciser si l'absence de l'ensemble des informations de la référence (iv), tel que requis en référence (ii), signifie que ces informations, outre celles déposées en référence (i), sont demeurées identiques.

2.1.1. Dans la négative, veuillez déposer les informations actualisées requises en référence (ii).

2.1.2. Le cas échéant, veuillez indiquer le moment prévu de la prochaine révision de ces éléments.

Évolution de la base de tarification

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0005](#), tableau 13, p. 16;
 - (ii) Pièce [B-0005](#), tableau 14, p. 17 et tableau 15, p. 18.

Préambule :

(i) Le Transporteur fait état de l'évolution de la base de tarification entre le solde au 31 décembre 2018 et le solde au 31 décembre 2019. Il signale que l'évolution des coûts de la rubrique « Matériaux, combustible et fournitures » est liée à la croissance des besoins et prend en compte le moment d'achat et d'utilisation des matériaux.

(ii) Le Transporteur fait état des montants autorisés et réels relatifs à la rubrique « Matériaux, combustible et fournitures », inclus dans le Fonds de roulement. Il y est constaté que :

- Selon le tableau 14, le solde de la base de tarification au 31 décembre 2019 autorisé s'établit à 118,1 M\$, alors que le montant réel s'établit à 153,5 M\$.
- Selon le tableau 15, la moyenne des 13 soldes mensuels autorisée pour 2019 s'établit à 121,8 M\$, alors le montant réel s'établit à 146,3 M\$.

Demandes :

- 3.1 Veuillez préciser si l'écart entre les montants autorisés et réels de la rubrique « Matériaux, combustible et fournitures » pour l'année 2019 (référence (ii)) s'explique aussi par ce que le Transporteur signale à la référence (i).
- 3.2 Dans la négative, veuillez expliquer l'écart entre les montants autorisés et les montants réels de cette rubrique (référence (ii)).
- 3.3 Veuillez préciser la croissance des besoins dont il est question à la référence (i) et l'impact qu'a eu le moment d'achat et d'utilisation des matériaux sur les écarts constatés.

4. **Référence :** Pièce [B-0005](#), p. 23.

Préambule :

Le Transporteur compare les retraits d'actifs réels de 2019 à ceux autorisés par la décision D-2019-058. Il explique l'écart des retraits de nature courante.

Tableau 18
Retraits d'actifs 2019 (M\$)

	D-2019-058	Réel	Écarts
Retraits de nature courante	48,4	34,7	(13,7) ¹
Autres retraits	10,0	3,9	(6,1)
Total	58,4	38,6	(19,8)

¹ L'écart s'explique par la composition des mises en service réelles de 2019 comparativement à un ratio moyen historique.

Demande :

- 4.1 Veuillez expliquer l'écart de 6,1 M\$ de la catégorie « Autres retraits ».

Suivi des mises en service et des autorisations de projets d'investissement

5. **Références :** (i) Pièce [B-0005](#), tableau 16, p. 19;
 (ii) Dossier R-4059-2018, phase 2, pièce [B-0030](#), p. 8.

Préambule :

(i) Le Transporteur fait état d'une valeur de mises en service de 42,4 M\$ en lien avec la Sécurisation des postes et précise qu'aucune mise en service n'était planifiée dans l'année témoin 2019.

(ii) Dans le cadre du dossier R-4059-2018, phase 2, le Transporteur demande l'autorisation d'un budget additionnel pour les travaux de sécurisation, non prévu initialement. Il mentionne notamment :

«

Tableau 2

Historique et prévision des investissements pour les travaux de sécurisation
 (M\$)(k\$)*

	2017	2018	2019	2020	Total
Total des investissements	842	20 568	32 952	3 403	57 765

* Révisés en janvier 2019.

Les montants de 2017 sont liés aux travaux de sécurisation du poste où s'est produit l'accident. En 2018, le Transporteur a démarré les travaux de sécurisation dans 44 autres postes. Au 31 décembre 2018, le Transporteur n'a pu compléter les travaux considérant l'échelonnement plus long que prévu des retraits dans les postes pour maintenir un service fiable et continu à la clientèle, les enjeux d'approvisionnement du matériel ainsi que la disponibilité de la main-d'oeuvre. Seuls 39 % des travaux ont pu être complétés dans 20 postes. Aucune mise en service n'a pu être réalisée en 2018 puisque certains travaux sont toujours à compléter dans chacun des postes.

Les difficultés constatées à la fin de 2018 ont eu comme conséquence de modifier l'échéancier des travaux et de leurs coûts, imposant au Transporteur de poursuivre les travaux en 2019 afin de procéder aux mises en service dans 36 des 45 postes ciblés.

En 2020, les travaux devront être complétés dans les 9 postes restants, donnant ensuite lieu aux mises en service. Les coûts des travaux de 2020 seront prévus au budget des investissements 2020 du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. L'ensemble

des travaux de sécurisation seront donc complétés en 2020 dans les 45 postes ciblés. » [nous soulignons]

Demande :

5.1 Veuillez préciser l'état d'avancement des travaux de sécurisation des postes, en indiquant notamment le nombre de postes dont les travaux ont été complétés en 2019.

Indicateurs de performance

- 6. Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), tableau 1, p. 5;
 - (ii) Rapport annuel 2018, pièce [B-0023](#), tableau 1, p. 4;
 - (iii) Rapport annuel 2017, pièce [B-0023](#), tableau 1, p. 4.

Préambule :

- (i) L'indicateur de la durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI) est de 95 minutes.
- (ii) L'indicateur de la durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI) est de 75 minutes.
- (iii) L'indicateur de la durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI) est de 74 minutes.

Demande :

6.1 Veuillez fournir les justifications concernant cette hausse de plus de 25 % de la durée moyenne des interruptions par point de livraison par rapport aux deux années précédentes.

Rapports publics et liste d'événements rapportables au NPCC

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), p. 8 à 13;
 - (ii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0027](#), p. 3 et 5 à 7;
 - (iii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0045](#), p. 22 à 23, réponse à la question 9;
 - (iv) Dossier R-3482-2002, décision [D-2002-175](#), Annexe I, renseignements 1.8 et 1.12.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente la liste des événements qui rencontrent les critères « d'évènement rapportable » au *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC), soit ceux ayant causé une perte de production de 500 MW et plus ou ayant entraîné une perte de charge de 300 MW et plus, au cours de l'année 2019.

(ii) Le Transporteur présente la liste des événements qui rencontrent les critères « d'évènement rapportable » au NPCC, au cours de l'année 2018.

(iii) Le Transporteur indique à l'égard de la transmission de « rapports publics » au NPCC demandée à l'élément 1.8 de l'annexe 1 de la décision D-2002-175, au cours de l'année 2018 :

« Le Transporteur n'a transmis aucun rapport public au NPCC au cours de l'année 2018.

Le Transporteur mentionne qu'il ne transmet aucun rapport public au NPCC. Tous les rapports envoyés au NPCC sont de nature confidentielle ou à usage restreint. » [nous soulignons]

(iv) 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*. Cette liste inclut les renseignements suivants, requis du Transporteur sur une base annuelle permanente :

- les rapports publics fournis par TransÉnergie au NPCC (renseignement 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 (renseignement 1.12).

Demandes :

7.1 Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie à l'effet que l'information déposée à la référence (i) vise à répondre au renseignement 1.12 de la référence (iv).

7.2 Veuillez indiquer si un(des) rapport public(s) a(ont) été transmis par TransÉnergie au NPCC au cours de l'année 2019 (renseignement 1.8 de la référence (iv)).

7.2.1. Si oui, veuillez fournir ce(s) rapport(s).

7.2.2. Si non, veuillez expliquer si TransÉnergie pourrait, éventuellement, transmettre au NPCC des rapports de nature publique (référence (iii)).

7.3 Veuillez définir les titres des colonnes suivantes du tableau de la référence (i) : « % du PPPC », « % Récup. %APC <1 000 (code 1) » et « %APC >=1 000 (code 2) », et expliquer leur signification. Veuillez également décrire les catégories 1, 2 et 3 de ce tableau.

7.4 À l'aide du tableau de la référence (i), veuillez commenter les événements rapportables les plus sévères survenus en 2019 quant à l'impact sur le réseau de transport.

État d'avancement des projets majeurs

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 9 et 10, 18 et 19, 26 à 35, 40 et 41, 44 et 45, et 52 et 53;
 - (ii) Suivi de la décision [D-2017-088](#);
 - (iii) Suivi de la décision [D-2016-106](#).

Préambule :

- (i) La Régie produit le tableau ci-dessous et constate que plusieurs projets semblent être terminés.

Projet	Année de prévision de la dernière MES	Total des MES réalisées	Total réalisé au 31 décembre 2019	% réalisé au 31 décembre 2019
Réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan (R-3810-2012)	2019	63,3 M\$	63,3 M\$	100 %
Remplacement d'équipements à 120 kV et d'automatismes au poste de départ de la centrale de Chelsea (R-3880-2014)	2019	36,4 M\$	36,4 M\$	97,5 %
Mise en place du réseau IP MPLS/VPN (R-3883-2014)	2019	96,2 M\$	96,2 M\$	97,6 %
Nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV et son alimentation (R-3915-2014)	2019	225,9 M\$	225,9 M\$	98,0 %
Nouveau poste St-Patrick (R-3918-2015)	2019 (sauf démantèlement)	97,2 M\$	97,2 M\$	92,4 %
Ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île (R-3887-2014)	2019	1 033,0 M\$	1 033,1 M\$	99,9 %
Remplacement d'automatismes et de disjoncteurs à 315 kV au poste Notre-Dame (R-3923-2015)	2019	26,9 M\$	26,9 M\$	96,8 %
Construction de la ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges (R-3966-2016)	2019	46,3 M\$	46,3 M\$	99,0 %
Construction du poste Gracefield à 120-25 kV et ligne d'alimentation et reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV (R-3974-2016)	2019	118,8 M\$	118,8 M\$	98,8 %
Renforcement du réseau régional de transport de Sherbrooke et construction de lignes d'alimentation (R-3995-2016)	2019	75,0 M\$	75,0 M\$	96,7 %

(ii) Le Transporteur informe la Régie que la mise en service finale du projet de Renforcement du réseau régional de transport de Sherbrooke et construction de lignes d'alimentation (R-3995-2016), qui constitue le point de départ de l'expiration de la durée de confidentialité des renseignements relatifs aux coûts du projet, a eu lieu en mai 2019.

(iii) Le Transporteur informe la Régie que la mise en service finale du projet de Construction de la ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges (R-3966-2016), qui constitue le point de départ de l'expiration de la durée de la confidentialité des renseignements relatifs aux coûts du projet, a eu lieu en septembre 2019.

Demandes :

8.1 Outre les projets cités aux références (ii) et (iii), veuillez préciser si les mises en service qui ont eu lieu en 2019 finalisent les projets listés en préambule (conformément aux prévisions).

8.1.1. Dans l'affirmative, veuillez confirmer le coût final de ces projets et indiquer, outre les projets cités aux références (ii) et (iii), la date de mise en service finale;

8.1.2. Sinon, veuillez indiquer le moment de mise en service finale prévu.

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 50;
 - (ii) Pièce [B-0014](#), p. 66;
 - (iii) Pièce [B-0014](#), p. 36 et 37;
 - (iv) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0024](#), p. 24 et 25.

Préambule :

À partir des références (i) à (iii), la Régie produit le tableau suivant relatif au projet de construction du nouveau poste de Mékinac à 230-25 kV et ses lignes d'alimentation (Projet Mékinac), au projet de construction d'un nouveau poste de l'Achigan à 120-25 kV et sa ligne (Projet Achigan) et au projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV et sa ligne d'alimentation à 315 kV (Projet Saint-Jean).

	Projet Mékinac	Projet Achigan	Projet Saint-Jean
Budget autorisé	41,30 M\$	48,66	114,36 M\$
Prévision 2018	40,95 M\$	50,11	121,27 M\$
Réalisation de coûts au 31 décembre 2019	38,9 %	49,7 %	65,9 %
Mise en service des lignes, postes et télécommunications	2020	2020	2020

Démantèlement	2021 (postes) et 2022 (lignes)	-	2026-2027 (postes)
---------------	-----------------------------------	---	-----------------------

À la page 37 de la référence (iii), le Transporteur liste deux mises en service partielles réalisées en 2018 et 2019 pour le Projet Sean-Jean, au coût de 7,2 M\$ et -0,2 M\$, respectivement.

À la référence (iv), le Transporteur prévoyait pour le Projet Saint-Jean, une mise en service de 7,2 M\$ pour l'année de base 2018, mais aucune pour l'année témoin 2019. Le montant cumulé était ainsi de 7,2 M\$.

Demandes :

- 9.1 Veuillez préciser si le Transporteur est toujours confiant de réaliser les mises en service prévues en 2020 pour les projets listés en préambule.
- 9.2 Pour le Projet Sean-Jean, veuillez expliquer les coûts négatifs de -0,2 M\$ relatifs à la mise en service partielle (non prévue) pour l'année 2019 (références (iii) et (iv)).

- 10. Références :** (i) Pièce [B-0014](#), p. 7;
(ii) Pièce [B-0001](#).

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente le calendrier Événements clés de l'échéancier du projet de Raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport. Concernant la prévision de certains éléments du Projet, le Transporteur réfère à celle faite dans le cadre du Rapport annuel 2018. Selon ce calendrier, le projet serait terminé en 2021.
- (ii) Le Transporteur précise qu'en raison du contexte actuel, au moment de déposer la pièce relative à l'État d'avancement des projets majeurs, il ne sera pas en mesure de présenter une prévision contemporaine des coûts et des échéanciers.

Demande :

- 10.1 Veuillez préciser si le Transporteur est en mesure, en date du dépôt de la réponse à la présente question, d'indiquer la date prévue pour la mise en service du projet cité à la référence (i) et fournir cette date le cas échéant, en expliquant tout écart relatif au calendrier.

- 11. Référence :** Pièce [B-0014](#), p. 15.

Préambule :

Le Transporteur présente les Événements clés de l'échéancier du projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2009-02.

La mise en service du parc éolien de Val-Éo était prévue en 2019, mais n'a pas été réalisée.

Demande :

11.1 Veuillez expliquer le report de la mise en service du parc éolien de Val-Éo et préciser la nouvelle date prévue pour sa mise en service, dans le cas où le Transporteur disposait de cette information.

- 12. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 20;
 - (ii) Pièce [B-0014](#), p. 21;
 - (iii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0024](#), p. 25.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les coûts de réalisation prévus et réels pour le projet de remplacement d'équipements à 120kV et d'automatismes au poste de départ de la centrale des Rapides-Farmer. Les coûts de réalisation prévus au rapport annuel 2018 étaient de 37,49 M\$, tandis qu'ils étaient réalisés à 97,9 % (36,69 M\$) au 31 décembre 2019.

(ii) Le Transporteur présente les événements clés de l'échéancier de projet. La prévision du rapport annuel 2018 indique que des mises en service partielles auraient lieu sur quatre années, soit de 2016 à 2019. Toutefois, il est précisé qu'il n'y a pas eu de mise en service en 2019. Le montant cumulé de mises en service 2016-2019 est de 28,1 M\$.

(iii) Le Transporteur prévoyait une mise en service de 10,0 M\$ pour l'année témoin 2019, pour un montant cumulé de 37,7 M\$.

Demandes :

12.1 Veuillez expliquer le report de la mise en service prévue en 2019.

12.2 Veuillez indiquer à quel moment cette mise en service est maintenant prévue, en précisant s'il s'agira d'une mise en service finale.

- 13. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 40 et 41;
 - (ii) Décision [D-2016-106](#), p.14, par. 51 et 52;
 - (iii) Suivi décision [D-2016-106](#).

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose le suivi du projet de construction d'une ligne à 120 kV entre les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges. Le projet est réalisé à 99 %. Le tableau des événements clés du projet ne fait pas état de l'étape du démantèlement.

(ii) La Régie demande au Transporteur de faire état du traitement comptable des coûts de démantèlement pour la construction d'une ligne 120 kV entre les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges:

« [51] En ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, la Régie note que certains tronçons de la ligne proposée exigent le démantèlement et la reconstruction d'actifs existants, notamment au niveau de la ligne 1117.

[52] La Régie demande au Transporteur de faire état, dans son rapport annuel déposé en vertu de l'article 75 de la Loi, de la façon dont les coûts de démantèlement auront été comptabilisés et de celle dont auront été traités, le cas échéant, les éventuels coûts non amortis, reliés à la ligne 1117, dans la base de tarification ». [note de bas de page omise]

(iii) Le Transporteur informe la Régie que la mise en service finale du projet a eu lieu en septembre 2019.

Demandes :

13.1 Veuillez préciser si le démantèlement prévu dans le cadre du projet cité en référence a eu lieu.

13.1.1. Dans l'affirmative, veuillez en préciser le traitement comptable, tel que demandé par la référence (ii).

13.1.2. Sinon, veuillez préciser quand le Transporteur prévoit le faire.

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 42;
 - (ii) Pièce [B-0014](#), p. 43;
 - (iii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0033](#), p. 59;
 - (iv) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0024](#), p. 25.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les coûts de réalisation prévus et réels pour le projet du maintien des actifs de télécommunications - Remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques (Phase 2).

Les coûts de réalisation prévus pour l'avant-projet au rapport annuel 2018 étaient de 3,22 M\$, tandis qu'ils étaient réalisés à 94,8 % (3,06 M\$) au 31 décembre 2019.

(ii) Le Transporteur indique que la mise en service partielle réalisée en 2019 est de 3,3 M\$. Le montant cumulé à cet égard est de 8,1 M\$,

(iii) Les coûts d'avant-projet réalisés au 31 décembre 2018 sont de 3,22 M\$, soit 100 % du budget révisé lors de ce rapport annuel.

(iv) Le Transporteur prévoyait une mise en service de 13,9 M\$ pour l'année témoin 2019. Le montant cumulé était de 20,8 M\$

Demandes :

14.1 Veuillez expliquer que les coûts d'avant-projet réalisés soient moindres en 2019 qu'ils ne l'étaient en 2018 (références (i) et (iii)).

14.2 Veuillez expliquer l'écart entre les montants réels et prévus des références (ii) et (iv).

- 15. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 50;
 - (ii) Pièce [B-0014](#), p. 50 et Rapport annuel 2018;
 - (iii) Rapport annuel 2018, pièce [B-0045](#), R4.1.

Préambule :

(i) La mise en service du renforcement du réseau principal, prévu dans le cadre du projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2013-01, est planifiée en 2024. Le Transporteur précise, en note de bas de tableau, « *Rapport annuel 2018, HQT-8, Réponse 4.1, et en cours de révision* ».

(ii) Le Transporteur explique que le renforcement du réseau de transport principal a dû être ajusté afin de tenir compte du retrait de la demande OASIS 157T.

(iii) En date du dépôt de la réponse au Rapport annuel 2018, soit au 26 juillet 2019, les travaux prévus à cet effet en étaient à la phase d'avant-projet.

Demande :

15.1 Veuillez préciser si le Transporteur est en mesure d'indiquer l'impact sur les coûts du projet des modifications aux travaux de renforcement du réseau principal. Le cas échéant, veuillez fournir l'impact de cette modification sur les coûts du projet.

- 16. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 74 et 75;
 - (ii) Décision [D-2019-042](#), p. 17;
 - (iii) Dossier R-4047-2018, phase 2, pièce [B-0052](#), p. 11;
 - (iv) Dossier R-4047-2018, phase 2, pièce [B-0079](#), p. 59, R19.2.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les coûts de réalisation prévus et réels pour l'avant-projet de remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité (dossier R-4047-2018 Phase 1). Au 31 décembre 2019, les coûts de réalisation révisés au dossier R-4047-2018 Phase 2 (17,21 M\$) étaient réalisées à 92 % (15,86 M\$).

Le Transporteur présente également les événements clés de l'échéancier de l'avant-projet. Selon l'engagement, les différentes activités seraient complétées au deuxième trimestre de l'année 2019, tandis que selon les résultats/nouvelles prévisions, ces activités seraient plutôt complétées au quatrième trimestre de l'année 2019.

Le Transporteur précise pour l'activité « Mise en place de la zone informatique électrique » que la mise en service a été partiellement réalisée en décembre 2019.

De plus, le Transporteur présente à l'égard des « mises en service réalisées » pour l'année 2019, des coûts de 4,2 M\$.

(ii) Les coûts d'avant-projet autorisés totalisent 19,3 M\$ pour le Transporteur, dont une portion capitalisable de 17,9 M\$.

(iii) Le Transporteur révisé à 17,2 M\$ les coûts d'avant-projet qui avaient été autorisés.

(iv) Le Transporteur précise qu'il a calculé les montants de 0,7 M\$ pour l'amortissement et 0,3 M\$ pour le rendement du projet en fonction des données disponibles au moment de déposer le dossier tarifaire pour l'année 2020, soit une mise en service de 7,2 M\$ prévue au 30 juin 2019.

Demandes :

16.1 Veuillez préciser si le fait que la colonne « Réelles / Prévues » du tableau « Événements clés de l'échéancier de l'avant-projet » n'indique que des dates de 2019 (référence (i)) signifie que ces travaux sont terminés.

16.1.1. Dans l'affirmative, veuillez confirmer que les coûts réalisés au 31 décembre 2019, au montant de 15,9 M\$, sont les coûts finaux.

16.1.2. Dans la négative, veuillez présenter les prévisions du Transporteur sur l'échéancier, et, si disponible, la prévision des coûts totaux.

- 16.2 Veuillez préciser si la mise en service de 4,2 M\$ (référence (i)) finalise les mises en service prévues dans le cadre de l'avant-projet.
- 16.2.1. Dans l'affirmative, veuillez expliquer l'écart avec la prévision de 7,2 M\$ (référence (iv)).
- 16.2.2. Dans la négative, veuillez indiquer ce que le Transporteur prévoit finaliser comme mise en service dans le cadre de la phase 1 du dossier R-4047-2018, en précisant le montant associé et le moment prévu de mise en service.