

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



---

**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.

**Réponse :**

1            **L'ajustement organisationnel de l'été 2019 n'est pas visible dans**  
2            **l'organigramme de la référence (ii), puisque le niveau hiérarchique de l'unité**  
3            **transférée n'y est pas présenté. L'unité transférée, se trouvant sous le**  
4            **Chef Installations II (Montérégie) dans la Direction Installations de transport**  
5            **Sud-Ouest de la Direction principale Exploitation des installations,**  
6            **relève désormais du Producteur. Voir aussi la réponse à la question 1.3.**

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.

**Réponse :**

7            **Les deux organigrammes ont fait l'objet d'une mise à jour depuis le dépôt du**  
8            **présent rapport annuel. Le Transporteur dépose, en annexe 1 aux présentes,**  
9            **les organigrammes en vigueur à ce jour.**

1.3 Veuillez expliciter la dernière phrase du préambule (i).

**Réponse :**

10           **Dans le cadre du projet pilote, l'ajustement organisationnel a entraîné**  
11           **un transfert de 10 ÉTC opérationnels et de 1 ÉTC cadre du Transporteur vers**  
12           **le Producteur.**

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.

**Réponse :**

13           **Le projet pilote vise à confier, à la division Production, l'entretien et la**  
14           **maintenance des postes de départ afin d'optimiser le temps à pied d'œuvre des**  
15           **employés affectés à la réalisation de ces activités.**

16           **La conception du projet pilote a été initiée en mars 2019. L'ajustement**  
17           **organisationnel et sa mise en œuvre ont été réalisés à la mi-juin 2019. Le projet**  
18           **pilote est en cours et se terminera en décembre 2020.**

- 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)).

**Réponse :**

1 **Des gains, comme celui de convertir du temps de transport improductif en**  
2 **temps productif, devraient contribuer au rattrapage du retard de maintenance**  
3 **dans les postes de départ. Des gains sont également anticipés par la flexibilité**  
4 **et la polyvalence de la main-d'œuvre à réagir plus rapidement aux besoins par**  
5 **la proximité des ressources. L'analyse des résultats du projet pilote motivera**  
6 **les décisions du Transporteur quant à l'entretien et la maintenance des postes**  
7 **de départ.**

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

**Réponse :**

8 **À terme, le projet pilote dans les postes de départ permettra au Transporteur de**  
9 **faire plus de maintenance avec le même budget.**

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
<b>Coût des services rendus</b>	<b>431</b>	<b>499</b>
<b>Autres composantes du coût de retraite</b>	<b>(626)</b>	<b>(426)</b>
• Intérêts sur l'obligation	906	855
• Rendement prévu des actifs	(1 623)	(1 561)
• Amortissement de la perte actuarielle nette	91	280
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>(195)</b>	<b>73</b>

<sup>1</sup> 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.

**Réponse :**

- 1 **Les principales dispositions qui influencent la valeur du régime de retraite et qui**  
2 **sont prévues au Règlement numéro 749 concernant le régime de retraite**  
3 **d'Hydro-Québec n'ont pas changé. Les principales hypothèses actuarielles et**  
4 **économiques utilisées aux fins de l'évaluation de comptabilisation, et qui**  
5 **peuvent être amenées à varier, sont présentées dans le tableau 4 de la**  
6 **référence (i).**

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

**Réponse :**

- 7 **Voir la réponse à la question 2.1.**

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

**Réponse :**

- 8 **La prochaine révision de ces éléments sera effectuée en date du**  
9 **31 décembre 2020.**

## 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).

### Réponse :

1 **Le Transporteur le confirme.**

3.2 Dans la négative, veuillez expliquer l'écart entre les montants autorisés et les montants réels de cette rubrique (référence (ii)).

### Réponse :

2 **Voir la réponse à la question 3.1.**

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.



**Réponse :**

- 1           **La croissance des besoins est principalement reliée :**
- 2           • **À la hausse des stocks de sécurité, notamment en termes de matériel**
- 3           **d'automatisme, de disjoncteurs, de systèmes d'air et de raccords**
- 4           **de postes ;**
- 5           • **Au programme de remplacement des traversées.**
- 6           **De plus, le moment d'achat des matériaux jusqu'à leur utilisation peut faire**
- 7           **augmenter ou diminuer l'inventaire. Un report de projet dans le temps aura pour**
- 8           **effet une pression à la hausse sur le niveau de l'inventaire. Un devancement de**
- 9           **projet aura l'effet inverse, soit une baisse plus rapide du niveau d'inventaire.**

**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) <sup>1</sup>
Autres retraits	10,0	3,9	(6,1)
<b>Total</b>	<b>58,4</b>	<b>38,6</b>	<b>(19,8)</b>

<sup>1</sup> 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 ».

**Réponse :**

- 10           **L'écart s'explique par des retraits moindres que prévus découlant des travaux**
- 11           **de mise en conformité et de corroboration des actifs du Transporteur.**

**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
<b>Total des investissements</b>	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.

**Réponse :**

1           **Le Transporteur a réalisé en 2019 la mise en service dans 22 des 45 postes**  
2           **ciblés. Les 23 autres postes sont prévus être complétés en 2020.**

**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.

**Réponse :**

3           **Une violente tempête automnale, accompagnée de vents inhabituellement forts**  
4           **survenue en novembre 2019 a causé plusieurs déclenchements de lignes à**  
5           **49 kV, 69 kV et 120 kV. Cet événement représente à lui seul 15 % du total de**  
6           **l'indicateur T-SAIDI, soit 13,5 minutes sur un total de 94,5 minutes. En faisant**  
7           **abstraction de cet événement inhabituel, les résultats auraient été similaires à**  
8           **ceux enregistrés lors des dernières années.**

---

## 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).

**Réponse :**

1           **Le Transporteur confirme et précise qu'il ne transmet aucun rapport public**  
2           **au NPCC.**

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

**Réponse :**

3           **Voir la réponse à la question 7.1.**

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

**Réponse :**

4           **Voir la réponse à la question 7.1.**

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

**Réponse :**

5           **Le Transporteur n'entrevoit pas cette possibilité, car tous les rapports transmis**  
6           **au NPCC sont de nature confidentielle ou à usage restreint.**

7.3 Veuillez définir les titres des colonnes suivantes du tableau de la référence (i) : « % du PPC » , « % 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.

**Réponse :**

- 1           **Le Transporteur définit les termes demandés par la Régie comme suit :**
- 2           • **PPPC = Perte de Production en Première Contingence, exprimée en MW.**
- 3           **Le %PPPC illustre où se situe la perte de production par rapport à la PPC.**
- 4           • **%Récup. = pourcentage de Récupération de l'APC. Le Transporteur**
- 5           **constate toutefois qu'une erreur s'est glissée dans le formatage des**
- 6           **colonnes contenant le terme « APC ».**
- 7           **Ces colonnes devraient plutôt s'intituler :**
- 8           – **%Récupération %APC < 1 000 (code 1) : perturbations Avec Perte**
- 9           **de Charge < PPC (environ 1 000 MW) et pourcentage de**
- 10           **récupération moyen après 15 minutes ;**
- 11           – **%Récupération %APC >= 1 000 (code 2) : perturbations Avec Perte**
- 12           **de Charge ≥ PPC (environ 1 000 MW) et pourcentage de**
- 13           **récupération moyen après 15 minutes.**
- 14           • **La signification des catégories d'événement sont :**
- 15           – **Catégorie 1 = incident attribuable à une cause naturelle**
- 16           **(ex. : conditions climatiques) ;**
- 17           – **Catégorie 2 = incident attribuable à une erreur humaine ;**
- 18           – **Catégorie 3 = incident attribuable à un bris d'équipement.**

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.

**Réponse :**

- 19           **L'événement le plus important, tel qu'il apparaît à la référence (i), est celui du**
- 20           **18 mars 2019 à 15:35:38. Celui-ci fait référence à un rejet de production de**
- 21           **plusieurs centrales (5 groupes à La Grande-4, 6 groupes à Laforge-1, 2 groupes**
- 22           **à Laforge-2 et 2 groupes à Brisay) totalisant 2 609 MW, causé par un bris**
- 23           **d'automate au poste de la Chamouchouane.**
- 24           **L'impact de cet événement sur le réseau de transport fut le télédélestage de**
- 25           **charges de certains postes de la région de Montréal.**

1           **L'impact sur le réseau de transport du contrôle des mouvements d'énergie se**  
2           **résume ainsi :**

- 3           • **Perte de charge de 500 MW ;**
- 4           • **Perte de disponibilité de 400 MVar ;**
- 5           • **Perte de production de 2 609 MW ;**
- 6           • **Variation de fréquence de 60,00 Hz à 58,94 Hz.**

7           **Le réseau du Transporteur est demeuré résilient lors de cet événement.**  
8           **Après une heure, seulement quelques impacts résiduels étaient observés dans**  
9           **la région de Montréal.**

## 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).

**Réponse :**

1            **Les mises en service ayant eu lieu en 2019 mettent en exploitation les travaux**  
2            **majeurs effectués des projets énumérés en préambule. Il subsiste des mises en**  
3            **service résiduelles, incluses dans la prévision des coûts finaux des projets,**  
4            **qui considèrent divers coûts à comptabiliser, tels que les coûts résiduels de**  
5            **crédits, de frais financiers ou de démantèlements.**

6            **Comme mentionné à l'« Introduction » de la pièce HQT-6, Document 1, dans le**  
7            **contexte de la situation exceptionnelle en lien avec la COVID-19, le Transporteur**  
8            **ne dispose pas d'éléments nouveaux quant aux prévisions des coûts finaux et**  
9            **des échéanciers finaux.**

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;

**Réponse :**

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

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

**Réponse :**

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

- 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).

	<b>Projet Mékinac</b>	<b>Projet Achigan</b>	<b>Projet Saint-Jean</b>
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.

**Réponse :**

- 1 **Le Transporteur n'entrevoit pas de décalage de la mise en service des projets**  
 2 **et, comme mentionné à l'« Introduction » de la pièce HQT-6, Document 1, à la**  
 3 **suite de la situation exceptionnelle en lien avec la COVID-19, il ne dispose pas**  
 4 **d'éléments nouveaux à annoncer quant aux échéanciers finaux.**

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)).

**Réponse :**

1 **Une estimation des coûts, pour des travaux de ligne souterraine effectués et non**  
2 **facturés dans l'année 2018, est provisionnée en fin d'année pour ensuite être**  
3 **renversée en 2019. La provision des coûts estimés a été plus élevée que ceux**  
4 **facturés dans l'année 2019.**

**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.

**Réponse :**

5 **Le Transporteur n'est pas en mesure, en date du dépôt de la réponse à la**  
6 **présente question, d'indiquer la date prévue pour la mise en service du projet**  
7 **cité à la référence (i).**

8 **Cependant, le Transporteur a été informé par le Producteur qu'en raison de la**  
9 **situation des derniers mois, les équipes travaillent sur la révision de**  
10 **l'échéancier de mise en service et que de nouvelles dates seront transmises au**  
11 **Transporteur dès que possible.**

**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.

**Réponse :**

1            **À la demande du producteur privé, la mise en service prévue a été reportée.**  
2            **Le Transporteur ne dispose pas d'une nouvelle date.**

**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.

**Réponse :**

1           **La mise en service prévue en 2019 a été reportée en 2020 à la suite des travaux**  
2           **pour corriger une détérioration majeure du palier turbine qui a été décelée lors**  
3           **du resserrage de ce dernier.**

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.

**Réponse :**

4           **La mise en service finale a été complétée en 2020.**

**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.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur le confirme.**

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

**Réponse :**

2 **Les actifs de la ligne 1117 à 120 kV sur portiques de bois entre les postes de**  
3 **Dorion et de Vaudreuil-Soulanges, d'une longueur de 8,6 km, ont été radiés du**  
4 **registre des actifs du Transporteur pour une valeur de 0,9 M\$ en novembre 2017.**  
5 **Cette valeur de radiation a été soustraite de la valeur des actifs utilisée dans la**  
6 **base de tarification 2017.**

7 **Les coûts de la main-d'œuvre pour réaliser les travaux de démantèlement ont**  
8 **été comptabilisés à même le projet pour une valeur de 0,2 M\$. Ces coûts ont été**  
9 **ajoutés à la valeur des actifs de la nouvelle ligne, située entre les postes des**  
10 **Cèdres et de Vaudreuil-Soulanges, et seront amortis sur la durée de vie utile de**  
11 **ces actifs. Ces coûts ont été additionnés à la valeur des actifs utilisée dans la**  
12 **base de tarification 2017.**

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

**Réponse :**

13 **Voir la réponse à la question 13.1.1.**

- 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)).

**Réponse :**

1 **Le retrait de travaux pour un site de liaison hertzienne dans le cadre du projet a**  
2 **occasionné des coûts moindres d'avant-projet en 2019.**

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

**Réponse :**

3 **L'écart est principalement causé par des retards dans la réalisation du projet,**  
4 **attribuables notamment au manque de capacité de réalisation et au retrait de**  
5 **ligne empêchant la réalisation des travaux.**

- 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.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur rappelle que le renforcement du réseau de transport principal**  
2 **consiste en l'ajout d'une nouvelle plateforme de compensation série sur la**  
3 **ligne 7103 entre les postes de la Chamouchouane et de Duvernay (référence (i)).**  
4 **Comme expliqué à la réponse visée par la référence (iii), cet ajout se réalisera**  
5 **dans le cadre du projet d'un nouveau poste nommé de manière préliminaire**  
6 **Jean-Jacques-Archambault, dont la phase d'avant-projet est présentement**  
7 **en cours.**

8 **Cette phase, dont la fin est maintenant prévue vers la fin de l'année 2021,**  
9 **permettra entre autres de localiser le poste et d'estimer plus précisément les**  
10 **coûts de l'ajout de la plateforme de compensation série. Il est encore prévu que**  
11 **les coûts de celle-ci, constituant le renforcement du réseau de transport**  
12 **principal pour l'intégration des trois parcs éoliens de l'appel d'offres 2013-01,**  
13 **demeurent à l'intérieur des coûts autorisés par la Régie pour ce dossier.**



- 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.

**Réponse :**

1           **Le Transporteur confirme que les travaux de l'avant-projet se sont terminés au**  
2           **quatrième trimestre de 2019. Les coûts réels cumulés au 31 décembre 2019**  
3           **s'élèvent à 15,9 M\$ (référence (i)). Certaines dépenses estimées à 0,6 M\$ seront**  
4           **comptabilisées au premier trimestre de 2020. Ainsi, les coûts finaux de cette**  
5           **phase s'élèvent à 16,5 M\$.**

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.

**Réponse :**

6           **Voir la réponse à la question 16.1.**

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

**Réponse :**

7           **Voir la réponse à la question 16.1.**

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.

**Réponse :**

8           **Le Transporteur rappelle que la mise en service de 4,2 M\$, réalisée en décembre**  
9           **2019 et liée à la zone informatique électrique (référence (i)), était partielle.**  
10          **Une deuxième mise en service liée à cette zone, représentant 1,7 M\$, a été**  
11          **réalisée au premier trimestre de 2020 et celle-ci finalise les mises en service**  
12          **prévues dans le cadre de l'avant-projet. Ainsi, les coûts totaux de la mise en**  
13          **place de la zone informatique électrique s'élèvent à 5,9 M\$.**

14          **Le Transporteur souligne que le montant de 7,2 M\$ (référence (iv)) est une**  
15          **estimation des coûts liée à la zone informatique électrique et qu'à la réalisation**  
16          **des travaux, le coût des équipements et les frais d'installation ont été inférieurs**  
17          **aux coûts prévus.**

16.2.1. Dans l'affirmative, veuillez expliquer l'écart avec la prévision de 7,2 M\$ (référence (iv)).

**Réponse :**

1 **Voir la réponse à la question 16.2.**

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.

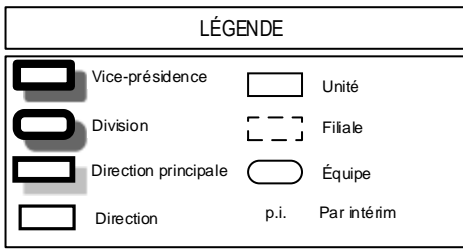
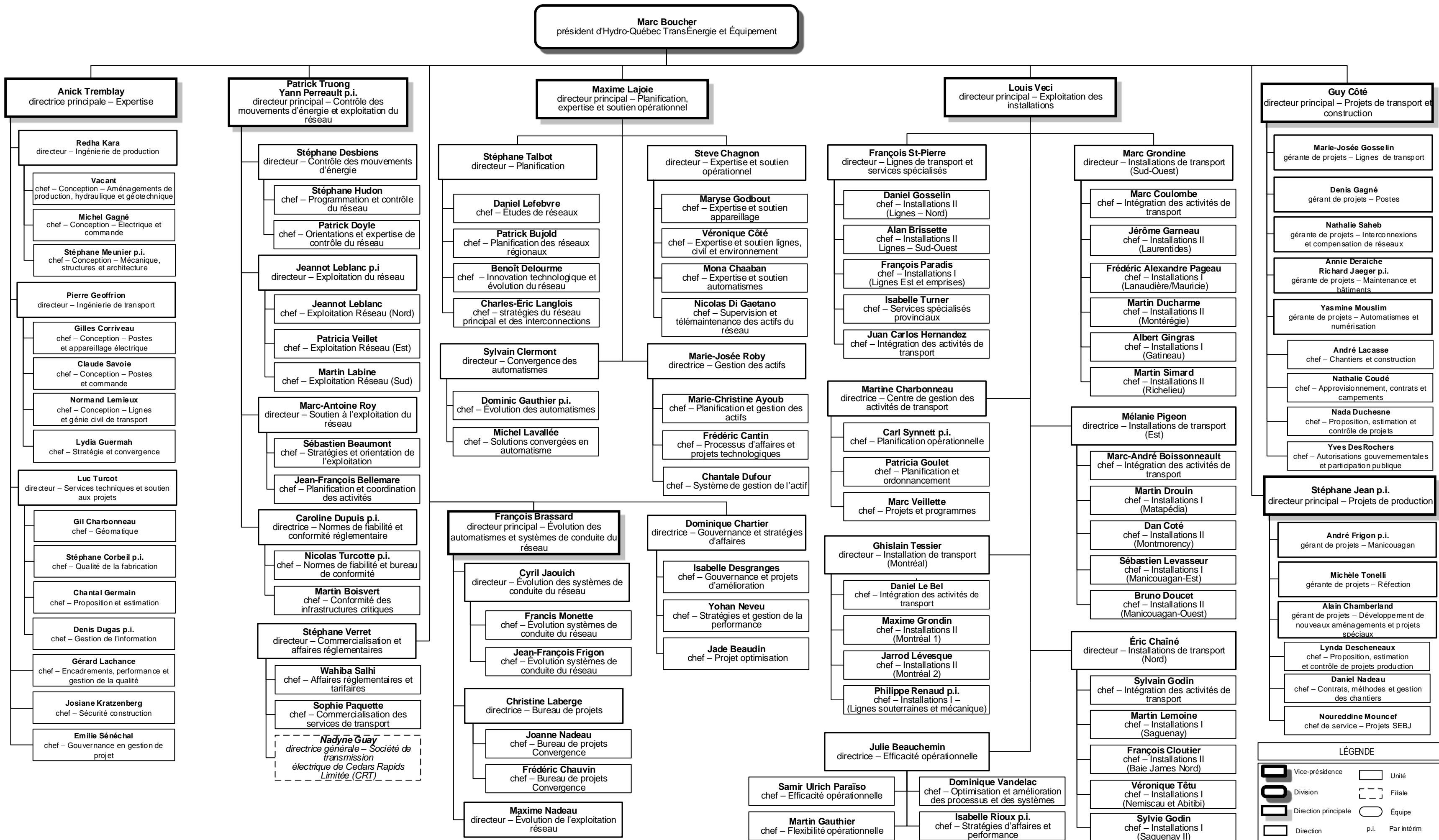
**Réponse :**

2 **Voir la réponse à la question 16.2.**



**Annexe 1 Organigrammes**









Conseil d'administration

**Sophie Brochu**  
présidente-directrice générale

**Jean-Hugues Lafleur**  
vice-président exécutif et chef de la  
direction financière

**Réal Laporte**  
Conseiller stratégique du comité de  
direction

**Nathalie Dubois**  
vice-présidente – Ressources  
humaines

**Pierre Gagnon**  
vice-président exécutif – Affaires  
corporatives et juridiques et chef de la  
gouvernance

**Martin Imbleau**  
vice-président – Stratégies  
d'entreprise et développement des  
affaires

**Julie Boucher**  
vice-présidente – Communications,  
affaires gouvernementales et  
relations avec les autochtones

**Pierre Fortin**  
vice-président – Gestion intégrée  
des risques

**Claudine Bouchard**  
vice-présidente – Évolution de  
l'entreprise et approvisionnement  
stratégique

**David Murray**  
chef de l'Innovation d'Hydro-Québec et  
président d'Hydro-Québec Production

**Marc Boucher**  
président d'Hydro-Québec TransÉnergie et  
Équipement

**Éric Filion**  
président d'Hydro-Québec Distribution et  
Services partagés