

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 CAVIARDÉE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE AU RAPPORT ANNUEL 2020 DU TRANSPORTEUR**

Comparaison des résultats réglementaires réels et des revenus requis autorisés

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0015](#), p. 5 et 6;
 - (ii) Pièce [B-0015](#), Annexe 1, p. 28;
 - (iii) Décision [D-2019-060](#), p. 75, par. 341;
 - (iv) Dossier R-9000-2018, pièce [B-0007](#), p. 7.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente au tableau 1 la comparaison détaillée des résultats réglementaires réels aux revenus requis 2020 (M\$). En introduction à ce tableau, le Transporteur mentionne :

« Afin de rendre comparables les résultats réglementaires réels aux revenus requis autorisés pour 2020, le Transporteur a redressé spécifiquement les composantes autorisées du facteur Y inhérent au coût de retraite de façon à y refléter l'impact des ajustements organisationnels apportés à l'année 2020. Ces ajustements consistent au transfert d'activités d'exploitation du Producteur vers le Transporteur afin de consolider des équipes régionales pour un ajout de 3 ÉTC ainsi qu'un transfert de la gestion documentaire vers le Groupe affaires corporatives, juridiques et gouvernance afin de centraliser cette activité dans l'entreprise pour une réduction de 11 ÉTC. Il en résulte alors une réduction nette de 8 ÉTC. » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente les résultats réglementaires réels 2020 en lien avec l'ordonnance de la décision D-2019-060, par. 341.

(iii) *« [341] Pour ces motifs, la Régie ordonne au Transporteur de maintenir les éléments actuellement déposés à son rapport annuel, dont l'évolution des montants réels détaillés des revenus requis, tels que présentés à la pièce B-0007, p. 7 du dossier R-9000-2018 faisant partie de la Formule d'indexation pour chacune des années 2019 à 2022 ».*

(iv) Le tableau cité en référence (iii) contient une colonne « Ajustements organisationnels », que le Transporteur détaille.

Demande :

1.1 La Régie constate au tableau 1 de la référence (i) que le Transporteur indique l'effet net des transferts sur les rubriques « Masse salariale » et « Charges de services partagés » de la section « Coût de retraite ». Veuillez indiquer les effets de la réduction nette de 8 ÉTC sur

Demande de renseignements n° 1 caviardée de la Régie au Rapport annuel 2020 du Transporteur

les résultats réels de l'année 2020 pour chacun des postes budgétaires impactés du tableau de la référence (ii), tel que présenté à la référence (iv).

Évolution de la base de tarification

- 2. Références :** (i) Pièce [B-0015](#), tableau 12, p. 16;
(ii) Dossier R-4096-2019, pièce [B-0011](#), tableau 18, p. 24.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'évolution réelle de la base de tarification en 2020, dont un montant de 3,2 M\$ est alloué à la colonne « Autres (5) » de la rubrique « Contributions internes et autres ».

**Tableau 12
Évolution de la base de tarification en 2020 (M\$)**

	31 déc. 2019 (1)	Mises en service (2)	Amortissement (3)	Retraits (4)	Autres (5)	31 déc. 2020 (6) = (1) à (5)
1 Immobilisations corporelles en exploitation	22 125,7	1 155,2	(1 020,2)	(26,2)	Note 1 5,9	22 240,4
2 Actifs incorporels	502,2	60,4	(20,5)	-	Note 2 (0,6)	541,5
3 Autres actifs	(569,8)	5,0	16,6	(0,5)	3,2	(545,5)
4 Actifs réglementaires	17,2	3,0	(3,5)	(0,5)	-	16,2
5 Contributions internes et autres	(587,0)	2,0	20,1	-	3,2	(561,6)
6 Remboursement gouvernemental	-	-	-	-	-	-
7 Fonds de roulement	255,4	-	-	-	18,3	273,6
8 Encaisse réglementaire	64,6	-	-	-	4,3	68,9
9 Matériaux, combustible et fournitures	153,5	-	-	-	Note 3 9,4	162,9
10 Actifs stratégiques	37,2	-	-	-	4,6	41,8
11 Total	22 313,4	1 220,6	(1 024,1)	(26,7)	26,8	22 510,1

Principaux éléments de variation des actifs autres que mises en service, amortissement et retraits :

Note 1: Coûts et réévaluation des coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites visés par la cessation prévue des activités de transformation sur leur site actuel 5,8M\$

Note 2: Reclassement vers les immobilisations corporelles en exploitation 0,6 M\$

Note 3: Lié à la croissance des besoins et prenant en compte le moment d'achat et d'utilisation des matériaux.

(ii) Le Transporteur présente l'évolution prévue de la base de tarification

Tableau 18
Évolution de la base de tarification pour l'année témoin 2020 (M\$)

	31 déc. 2019 (1)	Mises en service (2)	Amortissement (3)	Retraits (4)	Autres (5)	31 déc. 2020 (6) = (1) à (5)
1 Immobilisations corporelles en exploitation	22 199,0	1 410,4	(1 042,3)	(61,2)	0,1	22 506,0
2 Actifs incorporels	464,3	41,3	(18,4)	-	-	487,2
3 Autres actifs	(579,5)	(23,1)	16,3	-	-	(586,3)
4 Actifs réglementaires	16,4	4,8	(4,1)	-	-	17,1
5 Contributions internes et autres	(595,9)	(27,9)	20,4	-	-	(603,4)
6 Fonds de roulement	250,6	-	-	-	4,6	255,2
7 Encaisse réglementaire	63,2	-	-	-	3,1	66,3
8 Matériaux, combustible et fournitures	143,0	-	-	-	-	143,0
9 Actifs stratégiques	44,4	-	-	-	1,5	45,9
10 Total	22 334,4	1 428,6	(1 044,4)	(61,2)	4,7	22 662,1

Demande :

2.1 Veuillez expliquer le montant de 3,2 M\$ à la colonne « Autres » de la rubrique « Contributions internes et autres » (référence (i)), considérant qu'aucun montant à cet effet n'était prévu à la référence (ii).

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0015](#), tableau 14, p. 18;
 - (ii) Pièce [B-0015](#), tableau 16, p. 21;
 - (iii) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, pièce [B-0025](#).

Préambule :

(i) Le tableau 14 compare la base de tarification selon la moyenne 13 soldes mensuelles réelle à celle autorisée selon la décision D-2020-063. Un écart de 122,3 M\$ est constaté pour la rubrique Postes, alors que le Transporteur en explique les écarts pour un montant de 75,8 M\$. Sur ce dernier montant, une partie (25,3 M\$) est liée au fait que les coûts réels ont été moins élevés que ceux provisionnés comme expliqué dans la DDR no 2, réponse 1, du Rapport annuel 2019 (R-9000-2019).

(ii) Le Transporteur explique les écarts entre les mises en service autorisées et les mises en service réelles.

Tableau 16
Comparaison des mises en service réelles de l'année 2020 à celles autorisées selon la décision D-2020-063 (M\$)

Projets du Transporteur	Décision (1)	D-2020-063 (2)	Réel (3)	Écarts (4)	Explications (5)
1 Mises en service projets - autorisation spécifique Régie		572,3	518,7	(53,6)	
2 Poste Némiscau - réfection du complexe résidentiel	D-2020-033	47,3	-	(47,3)	Report de la mise en service de 2020 à 2022 causé par des délais importants dans le processus d'appel d'offres pour le centre communautaire.
3 Poste Montagnais - Remplacement inductances shunt à 735 kV	D-2018-092	18,7	-	(18,7)	Report de la mise en service de 2020 à 2021 et 2022 suite au ralentissement de la cadence des travaux sur le chantier causé par la crise sanitaire.
4 Poste Chénier - Remplacement équipements	D-2019-007	20,2	2,6	(17,6)	Report de la mise en service de 2020 à 2021 suite au ralentissement de la cadence des travaux sur le chantier causé par la crise sanitaire.
6 Autres - Mises en service projets - autorisation spécifique Régie		486,1	516,1	30,0	
7 Mises en service projets - autres		856,3	701,9	(154,4)	Principalement causé par le ralentissement global de la cadence des travaux sur les chantiers occasionné par la crise sanitaire.
8 Total		1 428,6	1 220,6	(208,0)	

(iii) Dans le cadre du rapport annuel 2019, le Transporteur répond à des questions liées à un montant de mises en service surévalué de 12 M\$.

Demandes :

- 3.1 Veuillez compléter les explications justifiant l'écart de 122,3 M\$ lié aux Postes, en précisant au besoin si des informations fournies à la référence (iii) expliquent aussi cet écart.
- 3.2 Veuillez compléter les explications justifiant l'écart de 25,3 M\$ de la référence (i), considérant que les informations fournies à la référence (ii) portent sur un montant de 12 M\$.

- 4. Références :**
- (i) Pièce [B-0015](#), p. 34 à 37;
 - (ii) Décision [D-2020-041](#), p. 168 et 169.

Préambule :

(i) Le Transporteur compare la contribution du Distributeur évaluée dans le cadre du dossier R-4096-2019 et la contribution réellement requise. En ce qui concerne le Raccordement de clients du Distributeur, la Régie compile les informations suivantes :

	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans (MW)	Allocation maximale du Transporteur (M\$)	Mise à jour des coûts (M\$)	Écart entre l'allocation max. et les coûts (M\$)
Raccordement de clients du Distributeur				
Dossier R-4096-2019	156,0	96,9	35,4	61,5
Contribution réelle	166,5	103,8	17,8	86,0
Écarts	10,5	6,9	(17,6)	24,5

Le Transporteur mentionne que l'ajout d'un projet de raccordement d'un client du Distributeur, non prévu initialement, a augmenté l'écart favorable entre les montants maximaux d'allocation et les coûts de projet de 25,8 M\$.

(ii) « [656] Le Transporteur précise que la ligne « Raccordement de clients du Distributeur », dont le coût total s'établit à 35,4 M\$, inclut tous les projets de raccordement de clients du Distributeur, que leurs coûts soient supérieurs ou inférieurs à 5 M\$. À la demande du Distributeur, le Transporteur fournit le détail de ces projets par client, sans les identifier.

TABLEAU 39
PROJETS INCLUS DANS LA LIGNE
« RACCORDEMENT DE CLIENTS DU DISTRIBUTEUR »

Projets de raccordement de clients du Distributeur	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts - Mars 2019	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M\$	en M\$	en M\$
Client #1	23,0	13,1	13,1	0,0
Client #2	47,5	28,4	5,5	22,8
Client #3	28,5	18,1	8,8	9,2
Client #4	25,0	15,9	6,3	9,6
Client #5	32,0	20,3	1,6	18,7
Total	156,0	95,7	35,4	60,3

Source : Pièce [B-0066](#), tableau R12.2, p. 40.

»

Demande :

4.1 Veuillez fournir les données réelles sous la même forme que le tableau de la référence (ii), en associant le même numéro de client et en ajoutant un nouveau numéro de client pour le projet non prévu initialement.

Indicateurs de performance

5. **Références :** (i) Pièce [B-0010](#), Tableau 1, p. 5;
(ii) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, Pièce [B-0010](#), Tableau 1, p. 5.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les indicateurs de performance pour 2020.

Tableau 1
Indicateurs de performance généraux retenus par la Régie

	Unités de mesure	Résultats
Satisfaction de la clientèle		
▪ Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	Indice 1 à 10	9,1
▪ Satisfaction des clients de point à point	Indice 1 à 10	9,0
Fiabilité du service		
▪ Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	835
▪ Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	95,5
▪ Indicateurs de gravités G1 et G2	Nombre	49
▪ IC-Transport (brut)	Heure/client	0,84
▪ IC-Transport (normalisé)	Heure/client	0,59
▪ Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	94,6
▪ Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)	Nombre	0,67
État des actifs		
▪ Indicateur d'indisponibilités forcées	Nombre	6 645
▪ Indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances	Nombre	1 713
Optimisation de l'exploitation		
▪ CPS1	%	188,2
▪ CPS2	%	100,0
Responsabilité sociale		
▪ Fréquence des accidents de travail	Nb/200 000 hrs travaillées	1,86

- (ii) Le Transporteur présente les indicateurs de performance pour 2019.

Tableau 1
Indicateurs de performance retenus par la Régie

	Unités de mesure	Résultats
Satisfaction de la clientèle		
▪ Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	Indice 1 à 10	8,9
▪ Satisfaction des clients de point à point	Indice 1 à 10	8,9
Fiabilité du service		
▪ Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	877
▪ Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	93
▪ Indicateurs de gravités G1 et G2	Nombre	64
▪ IC-Transport (brut)	Heure/client	0,68
▪ IC-Transport (normalisé)	Heure/client	0,68
▪ Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	95
▪ Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)	Nombre	0,70
État des actifs		
▪ Indicateur d'indisponibilités forcées	Nombre	5 969
▪ Indicateur d'indisponibilités forcées dues aux défaillances	Nombre	1 916
Optimisation de l'exploitation		
▪ CPS1	%	164
▪ CPS2	%	100
Responsabilité sociale		
▪ Fréquence des accidents de travail	Nb/200 000 hrs travaillées	2,62
Évolution du coût des charges nettes d'exploitation		
▪ Coûts directs d'exploitation et de maintenance par kilomètre de circuit	k\$/km de circuit	12,46
▪ Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transmise	k\$/GWh	3,81
▪ Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	19,79
Évolution du coût des immobilisations		
▪ Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transmise	k\$/GWh	99,22
▪ Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	489,63

Demande de renseignements n° 1 caviardée de la Régie au Rapport annuel 2020 du Transporteur

Demande :

5.1 Veuillez expliquer que l'IC – Transport brut ait augmenté en 2020 (passant de 0,68 à 0,84), alors que l'IC – Transport normalisé a diminué (passant de 0,68 à 0,59).

- 6. Références :** (i) Pièce [B-0010](#), Tableau 1, p. 6 ;
(ii) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, Pièce [B-0010](#), Tableau 1, p. 6.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les indicateurs environnementaux de 2020.

	Unités de mesure	Résultats
Indicateurs environnementaux		
<i>Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes</i>		
• Superficie totale des emprises à entretenir	Hectares	179 538
• Superficie traitée mécaniquement	Hectares	14 742
• Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	1 134
• % Traité mécaniquement / Total traité	%	93 %
<i>Gestion des matières résiduelles et des huiles isolantes minérales</i>		
• Taux de réutilisation des huiles isolantes minérales (HIM)	%	98,7
<i>Gestion des rejets accidentels dans l'environnement</i>		
• Rejets accidentels	Nombre	59
- Rejets accidentels de moins de 4 000 litres	Nombre	54
- Rejets accidentels de plus de 4 000 litres	Nombre	5
• Taux de récupération des rejets	%	87 %

(ii) Le Transporteur présente les indicateurs environnementaux de 2019.

	Unités de mesure	Résultats
Évolution du coût total par rapport à la valeur totale de l'actif²		
• Lignes Coût total / valeur totale des actifs	%	n.d
• Postes Coût total / valeur totale des actifs	%	n.d
Évolution du coût de service		
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	14,49
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	71,48
Indicateurs environnementaux		
<i>Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes</i>		
• Superficie totale des emprises à entretenir	Hectares	179 144
• Superficie traitée mécaniquement	Hectares	12 209
• Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	893
• % Traité mécaniquement / Total traité	%	93
<i>Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)</i>		
• Taux de réutilisation des huiles isolantes minérales (HIM)	%	95,9
<i>Gestion des rejets accidentels dans l'environnement</i>		
• Rejets accidentels	Nombre	72
- Rejets accidentels de moins de 4 000 litres	Nombre	70
- Rejets accidentels de plus de 4 000 litres	Nombre	2
• Taux de récupération des rejets	%	78

Demande :

6.1 Veuillez expliquer l'augmentation du nombre de rejets accidentels de plus de 4000 litres en 2020.

Rapports au NPCC

7. **Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), p. 8;
 - (ii) Pièce [B-0010](#), Tableau 5, p. 9-10;
 - (iii) Pièce [B-0010](#), p. 10;
 - (iv) Norme [BAL-002-3](#).

Préambule :

(i) « À la suite de l'adoption et de la mise en vigueur de la norme BAL-002-2 aux États-Unis, le Transporteur a adapté ses tableaux à la nouvelle exigence de documenter les perturbations à déclarer en utilisant le nouveau formulaire CR Form1 ». [notes de bas de page omises]

(ii) Le Transporteur présente la liste des rapports ATR (Area Trouble Report) fournis au NPCC en 2020.

(iii) Le Transporteur définit certaines colonnes du tableau 5 de la manière suivante :

*« ** %Récup. = pourcentage de Récupération de l'APC et %Récupération %APC < 1 000 (code 1) = perturbations Avec Perte de Charge < PPC (environ 1 000 MW) et pourcentage de récupération moyen après 15 minutes.*

**** %Récup. = pourcentage de Récupération de l'APC et %Récupération %APC ≥ 1 000 (code 2) : perturbations Avec Perte de Charge ≥ PPC (environ 1 000 MW) et pourcentage de récupération moyen après 15 minutes ».*

(iv) Sur le site de la Régie il est indiqué que la norme en vigueur en date d'aujourd'hui est la norme BAL-002-3. On y retrouve notamment l'Exigence E1.

Demandes :

7.1 La Régie comprend que les colonnes « %Récup %APC<1000(code 1) » et « %Récup %APC1000>= (code 2) » (référence (ii)) s'excluent mutuellement pour un événement donné: soit la perte de charge durant l'évènement est inférieure à 1000 MW et la récupération se fait après 15 minutes, soit la perte de charge durant l'évènement est supérieure ou égale à 1000 MW et la récupération se fait après 15 minutes. Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie à cet effet.

- 7.1.1. Veuillez notamment préciser s'il pourrait y avoir un pourcentage différent de 100 % à la colonne « %Récup %APC<1000(code 1) » et, le cas échéant, expliquer la signification de ce pourcentage.
- 7.2 Veuillez indiquer si la colonne « Temps de récupération » dans le tableau 5 (référence (ii)) fait référence au délai de rétablissement de l'ACE à une valeur précise, tel que présenté dans la norme BAL-002-3 (référence (iv)). Veuillez préciser cette valeur.
- 7.3 Le Transporteur indique que le tableau 5 (référence (ii)) est adapté à la nouvelle exigence de la norme BAL-002-2 suite à sa mise en vigueur aux États-Unis (référence (i)). Or la norme actuellement en vigueur au Québec est la BAL-002-3 (référence (iv)). Veuillez expliquer que le Transporteur ne se réfère pas à la norme la plus récente.
- 7.4 La Régie constate que 11 des 20 événements rapportés au tableau 5 (référence (ii)) proviennent de la Centrale Churchill Falls. Veuillez commenter cette récurrence.

Suivis des projets d'investissement

8. **Références :** (i) Pièce [B-0016](#), p. 45, 60;
(ii) Décisions [D-2016-176](#), p. 17 et [D-2018-058](#), p. 19 et 21.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente un coût final pour les projets suivants :
- Poste Gracefield - Construction du poste à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation et reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV (R-3974-2016, D-2016-176).
 - Construction du poste des Patriotes à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation, de même qu'à son raccordement au réseau de distribution (R-4030-2017, D-2018-058).
- (ii) Dans chacune des décisions citées en référence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiels de renseignements relatifs aux coûts, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet. La Régie demande aussi au Transporteur de l'informer du moment de la mise en service finale du projet.

Demande :

- 8.1 Veuillez déposer l'information requise à la référence (ii), de manière à ce qu'une version non caviardée des pièces visées soit versée au dossier public dans le délai prévu.

9. Référence : Pièce [B-0016](#).

Préambule :

À plusieurs reprises le Transporteur avise la Régie du coût final d'un projet après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers comptabilisés.

Les activités de démantèlement associées à certains de ces projets sont prévues être réalisées après la dernière mise en service.

Demande :

9.1 Veuillez expliquer la pratique du Transporteur au sujet de l'inclusion ou de l'exclusion des coûts de démantèlement des équipements dans le coût final d'un projet. Veuillez notamment expliquer le moment de la prise en compte des coûts de démantèlement, considérant le moment de leur réalisation.

10. Références : (i) Pièce [B-0016](#), p. 7;
(ii) Décision [D-2020-041](#), p. 91, 100 et 101;
(iii) Dossier R-4096-2019, pièce [B-0044](#), Annexe 1.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les événements clés et les échéanciers du projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport. Il y est indiqué que les mises en service prévues s'échelonnent jusqu'en 2022.

(ii) « [330] Par ailleurs, sachant que le report de la MES finale aurait pour effet de maintenir dans la base de tarification, pour une plus longue période, un montant supérieur à l'allocation maximale, la Régie, dans cette même décision, demandait au Transporteur de porter une attention particulière au Projet de La Romaine afin qu'il se réalise selon l'échéancier prévu :

« [550] Par ailleurs, considérant l'impact tarifaire lié au versement de la contribution à la fin des travaux, la Régie est d'avis qu'une attention particulière de la part du Transporteur devrait être portée à ce projet afin qu'il se réalise selon l'échéancier prévu. La Régie note à cet égard l'affirmation du Transporteur selon laquelle la contribution sera versée au mois de septembre 2020 lors de la mise en service finale du Projet La Romaine, selon la prévision disponible lors de l'audience ». [note de bas de page omise]

[331] Le 12 octobre 2018, le Producteur informait le Transporteur du report, à la fin du mois de mai 2021, de la mise sous tension initiale de la centrale de la Romaine-4. Le Transporteur a accepté ce report et les parties ont signé une entente sur ses conditions, tel que requis par

l'entente de raccordement. Un état d'avancement des travaux, daté du 4 novembre 2019, confirme que la mise sous tension initiale de la centrale Romaine-4 est toujours prévue pour la fin du mois de mai 2021.

[...]

[366] Cela étant dit, tout délai supplémentaire entre l'intégration à la base de tarification des MES prévues au Projet de La Romaine et le moment du paiement de la contribution par le Producteur, prévu dorénavant pour 2021, entraîne des coûts additionnels qui sont assumés par l'ensemble de la clientèle du Transporteur et au bénéfice de ce dernier. [...] »

(iii) Le Transporteur dépose les correspondances relatives au report de la mise en service du raccordement des centrales du complexe de la Romaine.

Demandes :

10.1 Veuillez expliquer ce nouveau report en déposant les correspondances afférentes, comme celles citées à la référence (iii).

10.2 Veuillez préciser le mois prévu de la mise en service finale du projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine.

11. Référence : Pièce [B-0016](#), p. 15.

Préambule :

Le Transporteur présente le suivi des événements clés de l'échéancier du projet du Poste De Lorimier.

Le démantèlement des lignes est prévu en 2025, alors que celui du poste est prévu de 2029 à 2031. Ces démantèlements étaient prévus initialement dans le projet pour 2022, en ce qui concerne le poste, et en 2023 pour les lignes.

Demande :

11.1 Veuillez expliquer ces glissements dans la planification des démantèlements de ces équipements.

- 12. Références :** (i) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, pièce [B-0014](#), p. 30 et 31;
- (ii) Pièce [B-0016](#), p. 29 à 32.

Préambule :

(i) Au rapport annuel 2019, le Transporteur mentionne que le projet de Ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île est réalisé à 99,9 %, son coût au 31 décembre 2019 étant de 1 033,1 M\$, alors que le coût prévu était de 1 033,7 M\$. Le Transporteur précisait que les dernières mises en service avaient été réalisées en 2019.

(ii) Au présent rapport annuel, le Transporteur mentionne que le projet est réalisé à 99,2% et que son coût final est de 1 056,9 M\$ après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2021. Le Transporteur fait également mention d'une autre mise en service réalisée en 2020 au coût de 13,7 M\$, alors que le tableau des Événements clés de l'échéancier de projet inclut des mises en service s'échelonnant jusqu'en 2019.

Demandes :

- 12.1 Veuillez expliquer la croissance de 23,2 M\$ entre le coût prévu au Rapport annuel 2019 et le coût final présenté au présent dossier.
- 12.2 Veuillez expliquer la mise en service observée en 2020 et mettre à jour le tableau des Événements clés de l'échéancier de projet.

- 13. Références :** (i) Pièce [B-0016](#), p. 49 et 50;
- (ii) Décision [D-2017-025](#), p. 25 et 26;
- (iii) Décision [D-2014-035](#), p. 109.

Préambule :

- (i) En suivi du projet R-3978-2016, le Transporteur précise :

« Pour faire suite à la demande de la Régie dans la décision D-2017-025 (paragraphe 92), le Transporteur indique que la plateforme de compensation série de la ligne 7095, ainsi que le remplacement des quatre disjoncteurs à 735 kV aux postes des Appalaches et des Cantons, ne sont plus requis. À la suite du retrait des demandes OASIS 157T et 117T, le Transporteur a dû ajuster le renforcement requis pour l'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2013-01 afin de tenir compte de ces retraits et ainsi conserver un projet qui soit approprié en fonction de l'évolution prévue du réseau. Le renforcement du réseau de transport consiste donc en l'ajout d'une nouvelle plateforme de compensation série sur la ligne 7103 entre les postes de la Chamouchouane et de Duvernay. Cet ajout se réalisera dans le

cadre du projet d'un nouveau poste nommé de manière préliminaire Jean-Jacques-Archambault, dont la phase d'avant-projet est présentement en cours. Cette phase, dont la fin est maintenant prévue vers la fin de l'année 2022, permettra entre autres de localiser le poste et d'estimer plus précisément les coûts de l'ajout de la plateforme de compensation série. Les coûts de celle-ci, qui constitue le renforcement du réseau de transport principal pour l'intégration des trois parcs éoliens de l'appel d'offres 2013-01, sont présentement estimés de manière préliminaire à 83,1 M\$. »

(ii) La Régie se prononce comme suit dans le cadre du dossier R-3978-2016 :

« [85] **En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet tel que soumis. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité.**

[86] **Enfin, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité, la Régie rappelle les exigences mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035 et demande au Transporteur de s'y conformer.** » [notes de bas de page omises]

(iii) « [507] Aux fins du présent dossier, la Régie est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'établir, de façon générique, les cas pour lesquels des modifications apportées à un projet sont suffisamment importantes pour requérir une nouvelle autorisation. Un tel exercice devrait tenir compte des faits particuliers à chaque projet.

[508] **Lorsque le Transporteur doit mettre en place une solution technique alternative à celle autorisée par la Régie, la nature du projet étant modifiée, la Régie est d'avis qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi. La Régie constate que le Transporteur a procédé ainsi dans le cas du poste de la Némiscau.**

[509] **Lorsqu'il y a des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts ou une modification à sa rentabilité, la Régie considère que cette information devrait être disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager.** »

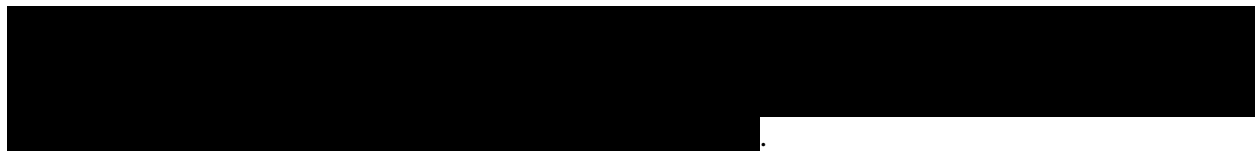
Demandes :

13.1 Veuillez commenter et élaborer sur la manière dont seront présentées les modifications prévues à la référence (i), considérant l'autorisation de la décision D-2017-025 pour le projet tel que soumis, et eu égard aux références (i) et (ii).

13.1.1. Veuillez notamment élaborer sur la possibilité de déposer une nouvelle demande d'autorisation en vertu de l'article 73 et le moment prévu pour ce faire.

14. Référence : Pièce B-0017 (déposé sous pli confidentiel), p. 37 et 38.

Préambule :



Demande :

14.1

- 15. Références :**
- (i) Pièce [B-0016](#), p. 75 et 76;
 - (ii) Décision [D-2019-087](#), p. 13 et tableau 2, p. 37;
 - (iii) Pièce B-0017 (déposé sous pli confidentiel), p. 32;
 - (iv) Dossier R-4052-2018, pièce [B-0010](#), p. 10.

Préambule :

(i) Le Transporteur précise que malgré la réévaluation du coût du projet, de 792,7 M\$ à 1000,8 M\$, la nature des travaux et les objectifs de ce dernier ne sont pas modifiés et la solution recommandée demeure la même.

L'échéancier du projet est détaillé de la manière suivante :

Événements clés de l'échéancier de projet

Activités	Lignes		Postes		Télécommunications	
	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues
Démarrage de l'avant-projet	nov-14	nov-14	nov-14	nov-14		févr-17
Démarrage du projet	févr-19	févr-19	févr-19	févr-19		nov-19
Début de l'approvisionnement		nov-20		juil-20		sept-20
Mises en service	2022	2021-2023	2021	2021-2023		2023

(ii) « [37] La mise en service de la nouvelle ligne est prévue pour juillet 2022, alors que celle des équipements de postes, notamment les départs de lignes, est prévue pour juin 2021. En réponse à des DDR de la Régie, le Transporteur précise que deux circuits pour le poste Micoua et un circuit pour le poste du Saguenay font l'objet de la mise en service prévue pour juin 2021. Il précise également quels sont les équipements au poste Micoua associés au nouveau départ de ligne et quels sont les équipements du poste du Saguenay faisant l'objet d'une mise en service prévue en juin 2021 ».

[...]

TABLEAU 2
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(M\$ ACTUALISÉS 2018)

	Solution 1 Nouvelle ligne à 735 kV Micoua-Saguenay	Solution 2 Nouvelle ligne à 735 kV Outardes-Laurentides	Solution 3 Compensation série dans le corridor Manic-Québec
Investissements	585,7	929,0	277,5
Valeurs résiduelles	-67,9	-102,0	-2,7
Taxe sur les services publics	45,4	71,5	16,1
Charges d'exploitation Pertes électriques	222,6	—	571,4
Coûts globaux actualisés (CGA)	785,7	898,5	862,3

Source : Pièce B-0005, p. 23.

(iii) Le Transporteur dépose le suivi des coûts sous pli confidentiel, dans lequel on constate

(iv) « La provision est un montant inclus dans une estimation pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions associés notamment aux durées, aux quantités, au contenu technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs, entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, au contexte social, économique ou politique, ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des travaux du Projet.

Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de calcul de la provision est basée sur la fiabilité de la source de données, le degré de détail du contenu, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du Projet ainsi que sur le degré de risque que l'organisation est prête à accepter. »

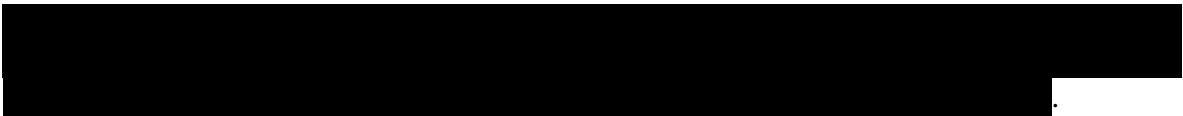
Demandes :

Demande de renseignements n° 1 caviardée de la Régie au Rapport annuel 2020 du Transporteur

15.1 Veuillez démontrer que la solution 1 de la référence (ii) demeure celle recommandée, malgré la hausse des coûts de 208 M\$, considérant que lors de l'étude du projet, l'écart entre les coûts globaux actualisés (CGA) de cette solution et les CGA des solutions 2 et 3 était respectivement de 112,8 M\$ et 76,6 M\$.

15.2 Veuillez expliquer qu'une seule mise en service était prévue en 2021 pour les équipements de Postes, tel qu'expliqué à la référence (ii), et que plus d'une mise en service sont désormais prévues pour ces mêmes équipements, entre 2021 et 2023.

15.3



- 16. Références :**
- (i) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, pièce [B-0022](#), p. 16 et 17 ;
 - (ii) Pièce [B-0016](#);
 - (iii) Dossier R-9000-2019, Rapport annuel 2019, pièce [B-0014](#), p. 9 et

10.

Préambule :

(i) Dans le cadre du Rapport annuel 2019, la Régie reproduisait une liste des projets qui semblaient être terminés. Le Transporteur n'a pu confirmer si ces projets étaient terminés.

Demande de renseignements n° 1 caviardée de la Régie au Rapport annuel 2020 du Transporteur

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 précise le coût final de certains projets.
- (iii) Dans le cadre du Rapport annuel 2019, le Transporteur dépose le suivi des coûts du projet R-3810-2012.

Demande :

- 16.1 La Régie constate que tous les projets listés au tableau de la référence (i) sont déposés à la référence (ii) et que le Transporteur y précise le coût final, sauf pour ce qui est du projet R-3810-2012. Veuillez préciser si le suivi déposé à la référence (iii) présentait les coûts finaux du projet. Dans la négative, veuillez déposer le suivi des coûts finaux du projet.