

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU RAPPORT ANNUEL 2024
DU TRANSPORTEUR**

BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 5, Tableau 1;
 - (ii) Pièce [B-0005](#), p. 5, Tableau 1;
 - (iii) Dossier R-4270-2024 Phase 2, pièce [B-0137](#), p. 9, Tableau 3.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les besoins et revenus réels des services de transport de la charge locale pour les années 2020 à 2024.

Tableau 1
Répartition des ventes par type de clientèle

Clientèle	2020	2021	2022	2023	2024
Transit (MW)					
Charge locale ¹	35 694	36 190	40 264	42 287	36 104
Réseau intégré	0	0	0	0	0
Point à point à long terme ²	4 662	4 669	4 679	4 351	4 150
Point à point à court terme ³	4 039 946	5 896 119	6 442 508	3 626 130	2 607 276
Ventes (M\$)					
Charge locale ⁴	3 021,9	2 902,1	2 812,4	2 812,4	3 089,7
Réseau intégré	0	0	0	0	0
Point à point à long terme ⁴	363,9	352,0	334,0	310,6	320,1
Point à point à court terme	36,8	51,5	54,8	32,6	24,3
Nombre de clients					
Charge locale	1	1	1	1	1
Réseau intégré	0	0	0	0	0
Point à point à long terme	3	3	2	2	2
Point à point à court terme	10	12	15	13	17

¹ MW à la pointe de la charge locale, avec pertes de transport.

² MW réservés, avec pertes de transport.

³ Somme des MW horaires facturés au cours de l'année, avec pertes de transport.

⁴ Montant des ventes excluant les montants relatifs au cavalier.

- (ii) Le Transporteur présente le bilan offre-demande en puissance sur le réseau de transport lors de la pointe du 19 janvier 2024 à 9 h 00 (MW). La charge locale est de 35 890 MW (ligne 5).

(iii) Le Transporteur présente les prévisions des besoins des services de transport de la charge locale pour les années 2024 et 2025.

Tableau 3
Besoins des services de transport

Services de transport	2023 Réel	2024 Prévision*	2025 Prévision
Charge locale			
Pointe coïncidente	42 287 MW	sans objet	sans objet
Pointe normalisée**	39 751 MW	sans objet	sans objet
Prévision	sans objet	40 064 MW	40 246 MW
Point à point annuel ferme	4 351 MW	4 150 MW	4 259 MW
Producteur	4 088 MW	3 887 MW	3 996 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	263 MW	263 MW	263 MW
Point à point mensuel ferme et non ferme	1 084 MW	621 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	1 084 MW	621 MW	0 MW
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	0 MW	294 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	0 MW	294 MW	0 MW
Point à point quotidien ferme	714 MW	1 865 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	714 MW	1 865 MW	0 MW
Point à point quotidien non ferme	246 MW	1 499 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	246 MW	1 499 MW	0 MW
Point à point horaire non ferme	2,8 x 10⁶ MW	3,4 x 10⁶ MW	4,0 x 10⁶ MW
Producteur	1,7 x 10 ⁶ MW	1,9 x 10 ⁶ MW	1,9 x 10 ⁶ MW
Distributeur	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW
Autres	1,1 x 10 ⁶ MW	1,5 x 10 ⁶ MW	2,1 x 10 ⁶ MW

* Prévision basée sur six mois de données réelles et six mois de données prévisionnelles.

** Pointe normalisée pour les conditions climatiques

Demandes :

- 1.1 Veuillez expliquer la baisse des besoins (en MW) du service de transport de la charge locale entre la prévision de la référence (iii) et les besoins réels de la référence (ii) pour l'année 2024. Veuillez élaborer sur la nature des causes relatives à l'écart constaté.
- 1.2 Veuillez expliquer la baisse des besoins réels (en MW) du service de transport de la charge locale entre les années 2023 et 2024 de la référence (i). Veuillez élaborer sur la nature des causes relatives à l'écart constaté.

OPÉRATION ET MAINTENANCE

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 7, Tableau 2, ligne 14;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 8, lignes 5 à 9;
 - (iii) Pièce [B-0018](#), p. 8, lignes 10 à 15;
 - (iv) Pièce [B-0018](#), p. 9, lignes 10 à 12;
 - (v) Pièce [B-0018](#), p. 31, Annexe 2, Tableau A3-1, ligne 10;
 - (vi) Dossier R-4270-2024, pièce [B-0170](#), p. 4, Tableau R-1.1.

Préambule :

(i)

13	Opération et maintenance	645,2	654,1	8,8
14	Maintenance directe	428,4	408,5	(19,9)
15	Support opération et maintenance	144,6	174,2	29,6
16	Maîtrise de la végétation	72,3	71,4	(0,9)

(ii) « Au niveau de la sous-activité Maintenance directe, l'écart de 20 M\$ est dû à des travaux aux charges moins importants que prévus dans le cadre du programme intégré de l'Île de Montréal et de divers projets aux charges. Des portions non capitalisables de travaux aux investissements ont également été moins importantes que prévues. »

(iii) « Pour la sous-activité Support opération et maintenance, l'écart provient d'une part, de la hausse du temps supplémentaire requise afin de réaliser des projets d'investissements et, d'autre part, de dépenses accrues pour l'acquisition d'équipements de protection individuelle et d'outillage. Également, la variation de la clé de répartition a eu un impact de près de 10 M\$ sur la quote-part du Transporteur (voir l'annexe 3). »

(iv) « Construction : L'écart de 66 M\$ provient principalement de la réalisation de travaux aux charges, inclus dans le périmètre de la maintenance directe, pour lesquels la réalisation avait initialement été prévue dans l'activité Opération et maintenance. » [nous soulignons]

(v) La ligne 10 du Tableau A3-1 contient les volumétries autorisées et réelles de la clé « Heures de réalisation des travaux » utilisée pour répartir les coûts de la sous-activité « Support opération et maintenance ».

(vi)

Tableau R-1.1
Détail de la répartition des coûts de Support opération et maintenance

Support opération et maintenance	Année historique 2023	Année de base 2024	Année témoin 2025	Variation 2025 vs 2023
Attibution directe	102,2	119,8	126,3	24,2
1 Transport	(5,8)	13,4	14,8	20,7
2 Distribution	48,1	78,7	81,9	33,9
3 Non réglementé	59,9	27,7	29,5	(30,4)
Heures de réalisation des travaux	430,6	398,1	419,3	(11,3)
4 Transport	147,2	131,2	135,0	(12,2)
5 Distribution	158,0	151,8	159,6	1,6
6 Non réglementé	125,4	115,1	124,7	(0,7)
Total	532,8	517,9	545,6	12,8

Demandes :

- 2.1 Veuillez expliquer les liens entre le montant de 66 M\$ relaté en référence (iv) et l'écart de 20 M\$ relaté aux références (i) et (ii).
- 2.2 En lien avec la référence (iii), veuillez fournir les motifs appuyant le choix de comptabiliser aux charges (par rapport aux coûts capitalisés) des heures de travail pour réaliser des projets d'investissement de même que les coûts d'acquisition d'équipements de protection individuelle et d'outillage.
- 2.3 Veuillez redéposer le tableau de la référence (v) en y incluant le fait qu'une partie des coûts de la sous-activité « *Support opération et maintenance* » est le résultat d'une attribution directe (référence (vi)).
- 2.4 Veuillez ventiler la variation de la hausse des coûts de la sous-activité « *Support opération et maintenance* » selon l'attribution directe et les « *Heures de réalisation des travaux* ».
- 2.5 En lien avec les références (iii) et (v), veuillez identifier les besoins du Transporteur justifiant la hausse de la clé de répartition « *Heures de réalisation des travaux* » par rapport à sa valeur autorisée.

CONCEPTION ET ÉVOLUTION DU SYSTÈME ÉNERGÉTIQUE ET INFRASTRUCTURE

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 7 et 8;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 31, Annexe 2, Tableau A3-1, ligne3.

Préambule :

(i) « *Conception et évolution du système énergétique et infrastructure : Les activités montrent une baisse de 15 M\$ expliquée principalement par la réallocation de ressources vers de nouvelles activités nécessaires à la réalisation des objectifs du Plan d'action 2035, on y retrouve notamment la création d'un pôle analytique et l'accompagnement des équipes pour la priorisation et l'exécution des programmes et projets.* »

(ii) La ligne 3 du Tableau A3-1 contient les volumétries autorisées et réelles de la clé « *Heures projet* » utilisées pour répartir une partie des coûts de l'activité « *Conception et évolution du système énergétique et infrastructures* ». L'autre partie des coûts de cette activité est le résultat d'une attribution directe.

Demandes :

- 3.1 Veuillez ventiler la baisse de 15 M\$ de l'activité « *Conception et évolution du système énergétique et infrastructures* » (référence (i)) selon les deux méthodes de répartition des coûts y afférentes (référence (ii)).

Veuillez également indiquer l'impact de la baisse de 15 M\$ sur la volumétrie de la clé de répartition relatée en référence (ii).

- 3.2 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer comment le montant de 15 M\$ est réalloué dans les autres activités ou sous-activités du Transporteur.

Veuillez également indiquer les impacts de cette réallocation sur la volumétrie des clés de répartition de ces autres activités ou sous-activités du Transporteur.

CONDUITE DU RÉSEAU

4. **Références :**
- (i) Dossier R-4270-2024 Phase1, pièce [B-0044](#), p. 74, Annexe D, Tableau D-2;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 7, ligne 12;
 - (iii) Pièce [B-0018](#), p. 31, Annexe 2, Tableau A3-1, ligne 8.

Préambule :

- (i) Le Tableau D-2 présente la méthode de répartition des coûts de la sous-activité Conduite du réseau. Pour le Transporteur en 2024, les paramètres sont les suivants :

Conduite du réseau	Transport
Clé de répartition	
1. Attribution directe Clé: Aucune	s.o.
2. Exploitation mobile Clé: Points BDD pondérés (exc. Dist.)	352 690
3. Résiduel Clé: Points BDD pondérés	352 690
Calcul des montants	
1. Attribution directe	41,1
2. Exploitation mobile	80,1
3. Résiduel	92,9
Coût complet de Conduite du réseau	214,1
Points BDD pondérés (moyenne ¹)	56%

1 - Représente la moyenne pondérée des coûts complets du secteur par rapo

- (ii)

9	Exploiter et commercialiser	878,9	892,7	13,8
10	Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux	233,1	238,1	5,0
11	Conformité et fiabilité	19,0	19,7	0,7
12	Conduite du réseau	214,1	218,4	4,3

- (iii) Selon la ligne 8 du Tableau A3-1, les valeurs autorisées et réelles de la clé « *Points BDD pondérés* » utilisée pour répartir les coûts de la sous-activité « *Conduite du réseau* » sont identiques, soit **51 %**.

Demandes :

- 4.1 Veuillez concilier les valeurs autorisées de la clé « *Points BDD pondérés* » présentées au références (ii) et (iii).
- 4.2 Veuillez détailler l'écart entre les coûts autorisés et les coûts réels de la sous-activité « *Conduite du réseau* » relatés à la référence (i).

VOLUMÉTRIE DES CLÉS DE RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DE SOUTIEN

5. **Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 32, Annexe 2, Tableau A3-2;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 33, Annexe 2, Tableau A3-3;
 - (iii) Pièce [B-0018](#), p. 8, Tableau 3.

Préambule :

- (i) Le Tableau A3-2 présente la volumétrie des clés de répartition des activités de soutien vers les activités de la chaîne de valeur pour l'année autorisée 2024.
- (ii) Le Tableau A3-3 présente la volumétrie des clés de répartition des activités de soutien vers les activités de la chaîne de valeur pour l'année réelle 2024.
- (iii) Le Tableau 3 présente les coûts complets autorisés et réels des activités de soutien.

Demandes :

- 5.1 La clé de répartition « *Nombre d'ETC* » apparaît aux lignes 3, 33, 43 et 50 des références (i) et (ii).

Pour l'activité « *Élaborer des stratégies* » :

- La valeur autorisée de cette clé est de 190 sauf à la ligne 50 dont la valeur est 169;
- La valeur réelle de cette clé à la ligne 50 est 190.

Pour la colonne « *Année autorisée 2024* », la valeur de cette clé est de 12 569 sauf à la ligne 50 dont la valeur est de 12 549.

Veuillez expliquer les écarts ainsi que les impacts sur les charges d'exploitation réelles du Transporteur par rapport aux charges d'exploitation autorisées.

5.2 La Régie, à l'aide des renseignements aux références (i) et (ii), produit le tableau suivant :

	Nombre d'ÉTC			Nb. effectifs desservis		
	Autorisé	Réel	Δ	Autorisé	Réel	Δ
Élaborer des stratégies	190	190	0	189	193	4
Gestion des actifs et planif.	140	159	19	138	153	15
Conception et évolution du syst. éner. et infra.	579	475	-104	496	492	-4
Expertise et soutien technique aux opérations						
Expertise	1 080	1 143	63	993	1 148	155
Soutien technique en maintenance	693	731	38	637	734	97
Contrôle des mouvements d'énergie et expl. des réseaux						
Conduite du réseau	1 211	1 202	-9	786	852	66
Conformité et fiabilité	53	58	5	34	41	7
Service technique et intégration réseau	565	542	-23	450	579	129
Opération et maintenance						
Maintenance directe	0	0	0	0	0	0
Support opération et maintenance	5 632	5 642	10	2 956	3 157	201
Maîtrise de la végétation	190	186	-4	99	104	5
Mesurage	460	434	-26	240	242	2
Autres activités de la chaîne de valeur	1 776	1 831	55	1 807	1 821	14
	12 569	12 593	24	8 825	9 516	691

Les valeurs de la clé « *Nombre d'ETC* » ne tiennent pas compte du cas relaté à la question précédente.

Veillez valider les données du tableau et y apporter les corrections requises au besoin.

- 5.2.1. Les totaux respectifs pour les valeurs autorisées et réelles de la clé « *Nombre d'effectifs desservis* » sont 8 825 et 9 516 alors que les valeurs totales inscrites aux Tableaux A3-2 et A3-3 sont 8 826 et 9 518. Veuillez concilier les écarts.
- 5.2.2. Veuillez expliquer la hausse des effectifs desservis qui sont encadrés dans le tableau.
- 5.2.3. Veuillez expliquer la baisse de 104 ÉTC pour l'activité « *Conception et évolution du système énergétique et infrastructures* ».
- 5.2.4. Veuillez expliquer les hausses respectives de 63 et 38 ÉTC pour les sous-activités « *Expertise* » et « *Soutien technique en maintenance* ».
- 5.2.5. Pour l'activité « *Conduite du réseau* », veuillez expliquer la baisse de 9 ÉTC jumelée à la hausse de 66 effectifs desservis.

5.2.6. Pour l'activité « *Service technique et intégration réseau* », veuillez expliquer la baisse de 23 ÉTC jumelée à la hausse de 129 effectifs desservis.

5.2.7. Pour l'activité « *Support et maintenance* », veuillez expliquer la hausse de 10 ÉTC jumelée à la hausse de 201 effectifs desservis.

5.3 En lien avec la référence (iii), veuillez compléter le tableau suivant :

	Frais corporatifs		FI capitalisée		FI entre les activités de soutien		FI directe Vue électrique		FI des services rendus aux activités de la CV		TOTAL	
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel
Techn. numériques											1 176,0	1 195,3
Services partagés											1 169,1	1 187,9
Service corporatifs											736,1	729,3
Innovation											142,4	113,8
Construction											24,8	90,6
	164,8	144,7	220,6	237,0	769,9	790,4	440,8	439,7	1 652,3	1 725,1	3 248,5	3 248,5

ÉVOLUTION ANNUELLE DE L'EFFECTIF EN ÉQUIVALENT TEMPS COMPLET

6. **Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 12;
 - (ii) Dossier R-4270-2024, pièce [A-0172](#), p. 94 et 95;
 - (iii) Dossier R-4235-2023, pièce [A-0030](#), p. 37, lignes 14 à 25 et p. 38, lignes 1 et 2;
 - (iv) *United States of Exchange Commissions*, [FORM 18-K](#), *Annual Report of Hydro-Québec, 2024*, p. 8;
 - (v) *United States of Exchange Commissions*, [FORM 18-K](#), *Annual Report of Hydro-Québec, 2020*, p. 7.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur, tel que son représentant en a témoigné lors de l'audience de la phase 4 volet B du dossier R-4270-2024, a demandé la terminaison de ce suivi. À titre de rappel, le Transporteur n'est plus en mesure de fournir cette information sous la forme présentée antérieurement en raison principalement de l'évolution organisationnelle de l'entreprise.* » [note de bas de page omise]

(ii) « Quand je parle de coût complet, je parle de la masse salariale principalement, des coûts des services externes et des coûts à l'interne des activités de soutien. Principalement c'est les trois grands groupes de coûts, là, qu'on retrouve dans notre coût complet. Et ils ne sont pas calibrés en fonction d'une des composantes de ce coût complet là, comme la masse salariale, par exemple. Donc, on ne peut pas présumer de prendre la clé de répartition ou d'en inventer une pour tenter de simuler l'information pour retrouver les ÉTC qui seraient en termes de transport ou distribution. Il n'est donc plus possible de faire une évaluation raisonnable des ÉTC en transport, distribution, et encore moins possible de l'interpréter. » [nous soulignons]

(iii) « Bien en fait, dans ces cas-là particuliers, c'est que les gens sont en mesure d'imputer leur temps, soit dans les coûts de projet ou dans des... soit via des feuilles de temps, soit via de l'imputation directe, là, dans les processus normaux d'entreprise de comptabilité.

[...]. »

(iv)

Other Information

	2020	2021	2022	2023	2024
Rate increases as at April 1					
Residential rates	-	1.3%	2.6%	3.0%	3.0%
Business rates	-	1.3%	2.6%	6.5%	5.1%
Rate L ^a	-	0.8%	1.7%	4.2%	3.3%
As at December 31					
Total number of employees^b					
Permanent	17,414	18,163	18,808	19,841	20,600
Temporary	2,597	3,005	3,243	2,965	2,680
	20,011	21,168	22,051	22,806	23,280
Representation of underrepresented groups					
Women	28.5%	28.5%	28.7%	28.5%	28.0%
Other	10.7%	11.9%	12.6%	13.0%	14.5%

a) Rate L is included in the large industrial customer segment.

b) Excluding employees of subsidiaries and joint ventures.

c) Self-reported members (men and women) of the following groups: Indigenous peoples, ethnic minorities, visible minorities and people with disabilities.

(v)

OTHER INFORMATION

	2016	2017	2018	2019	2020
Rate increase as at April 1^a					
	0.7%	0.7%	0.3%	0.9%	-
As at December 31					
Total number of employees^b					
Permanent	17,282	17,338	16,960	16,977	17,414
Temporary	2,270	2,448	2,944	2,500	2,597
	19,552	19,786	19,904	19,477	20,011
Representation of target groups					
Women	28.7%	28.9%	28.8%	29.2%	28.5%
Other ^c	7.7%	8.1%	8.9%	10.4%	10.7%

a) Excluding Rate L for years 2016 to 2019 (see "Distribution – Electricity Rates"). Rate L is the rate that applies to an annual contract whose minimum billing demand is 5,000 kW or more and which is principally related to an industrial activity ("Rate L").

b) Excluding employees of subsidiaries and joint ventures.

c) Self-reported members (men and women) of the following groups: Indigenous peoples, ethnic minorities, visible minorities and people with disabilities.

Demandes :

- 6.1 En lien avec les références (i) à (iii), veuillez confirmer que le Transporteur est en mesure de déterminer les ÉTC liés aux activités de la chaîne de valeur dont les coûts sont attribués directement.
- 6.1.1. Dans l’affirmative, veuillez fournir les ÉTC des activités et sous-activités de la chaîne de valeur dont les coûts sont attribués directement pour les années 2022, 2023 et 2024.
- 6.1.2. Dans la négative, veuillez expliquer.
- 6.2 Pour les activités et sous-activités de la chaîne de valeur dont les coûts ne sont pas attribués directement, veuillez indiquer celles auxquelles les employés sont en mesure d’imputer leur temps selon la référence (iii).
- 6.2.1. Pour chacune des activités concernées, veuillez fournir les ÉTC pour les années 2022, 2023 et 2024.
- 6.3 Pour les activités et sous-activités de la chaîne de valeur dont les coûts ne sont pas attribués directement, veuillez indiquer celles auxquelles les employés ne sont pas en mesure d’imputer leur temps selon la référence (iii).
- 6.3.1. Pour chacune des activités concernées :
- Veuillez expliquer pour quelle(s) raison(s) les employés ne sont pas en mesure d’imputer leur temps selon la référence (iii).
 - Veuillez décrire les processus de comptabilité qui seraient requis afin de permettre aux employés concernés d’imputer leur temps selon la référence (iii).
- 6.4 Veuillez fournir toutes autres explications pertinentes permettant d’expliquer que le Transporteur n’est plus en mesure de fournir l’évolution des ÉTC.

6.5 Veuillez détailler l'évolution des ÉTC entre 2020 et 2024 selon le format du tableau suivant :

Catégorie d'emploi	2020		2024	
	Permanent	Temporaire	Permanent	Temporaire
Cadres intermédiaires				
Cadres de maîtrise				
Professionnels				
Spécialistes				
Ingénieurs				
Technologues				
Métiers				
Bureau				
Autres				
TOTAL	17 414	2 597	20 600	2 680

6.6 À l'aide des références (iv) et (v), la Régie constate les augmentations annualisées suivantes :

	2016 à 2020	2020 à 2024
Employés permanents	0,2 %	4,3 %
Nombre total d'employés	0,6 %	3,9 %

6.6.1. Veuillez expliquer la hausse des besoins en ÉTC d'Hydro-Québec entre la période 2020 à 2024 par rapport à la période 2016 à 2020.

INDICATEURS DE PERFORMANCE GÉNÉRAUX

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0008](#), p. 5 et 6, Tableau 1;
 - (ii) Dossier R-9000-2023, pièce [B-0033](#), p. 5, réponse à la question 2.1.

Préambule :

- (i) Le Tableau 1 présente les résultats 2024 des indicateurs de performance généraux retenus par la Régie.
- (ii) Le tableau de la page 5 contient le tableau produit par la Régie servant à présenter les indicateurs de fiabilité de service, de l'état des actifs et de gestion des rejets accidentels dans l'environnement sur l'horizon 2013 à 2023.

Demandes :

- 7.1 À l'aide des renseignements provenant des références (i) et (ii), la Régie produit le tableau suivant :

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fiabilité du service											
- Nb. de pannes et int. planifiées	(Nombre)	916	781	849	892	877	835	671	760	1 121	779
- Durée moy. des pannes et int. plan.	(Minute)	67	91	76	73	93	96	76	70	79	124
- IC - Transport (brut)	(Hr./client)	0,31	0,57	0,74	0,44	0,68	0,84	0,38	0,44	1,07	1,45
- IC - Transport (normalisé)	(Hr./client)	0,31	0,57	0,53	0,44	0,68	0,59	0,38	0,44	0,84	0,71
- T-SAIDI	(Minute)	72,0	83,0	74,0	75,0	95,0	95,0	59,6	62,3	103,3	109,5
- T-SAIFI-SI	(Nombre)	0,73	0,67	0,65	0,74	0,70	0,67	0,54	0,64	1,08	0,65
État des actifs											
- Indicateur d'indisp. forcées (IF)	(Nombre)	5 556	5 879	6 169	5 769	5 969	6 645	6 895	7 431	7 315	6 903
- IF dues aux défaillances	(Nombre)	1 773	1 751	1 895	1 963	1 916	1 713	1 747	1 711	1 858	1 770

Veuillez valider les données du tableau et corriger au besoin les données erronées.

- 7.2 Veuillez expliquer les résultats des indicateurs de la fiabilité du service pour l'année 2024 surlignés en gris, lesquels affichent des valeurs parmi les plus élevées depuis 2015.

- 7.3 Selon les références (i) et (ii), la Régie constate que le nombre de rejets accidentels de moins de 4 000 litres est passé de 71 en 2022 à 113 en 2023 puis à 244 en 2024.
- 7.3.1. Veuillez expliquer la hausse du nombre de rejets accidentels de moins de 4 000 litres depuis 2022.
- 7.3.2. Veuillez expliquer la nature des principaux types d'incidents et les quantités de litres impliquées dans ceux-ci entre 2022 et 2024.
- 7.4 Veuillez décrire la nature des principaux types d'incidents de plus de 4 000 litres et les quantités de litres de ceux-ci entre 2022 et 2024.
- 7.5 Veuillez commenter sur la possibilité de raffiner les deux indicateurs des rejets accidentels afin de permettre à la Régie et les intervenants de mieux comprendre les événements et les impacts des rejets accidentels.

CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR

8. **Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 28 et 29, Annexe 2, Tableaux A2-1 et A2-2;
 - (ii) Dossier R-9000-2022, pièce [B-0028](#), p 28 à 30, Annexe 3, Tableaux A3-1, A3-2 et A3-3.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'information suivante pour l'année 2024 :
- Tableau A2-1, Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2024 (Dossier R-4270-2024 Phase 2, décision D-2025-022);
 - Tableau A2-2, Évaluation de la contribution réelle pour l'année 2024.
- (ii) Le Transporteur présente l'information suivante pour l'année 2022 :
- Tableau A3-1, Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2022 (Dossier R-4167-2021, décisions D-2022-053et D-2022-063);
 - Tableau A3-2 Contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2022.
 - Tableau A3-3 Ventilation des écarts entre l'évaluation de la contribution et la contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2022.

Demande :

8.1 À la référence (ii), le Transporteur présente la ventilation des écarts entre l'évaluation de la contribution et la contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2022. La Régie constate que cette information n'est pas présentée dans le cadre du rapport annuel de l'année 2024 (référence (i)). Veuillez déposer le tableau relatif à la ventilation des écarts entre l'évaluation de la contribution et la contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2024, tel que présenté au tableau A3-3 de la référence (ii).

9. **Référence :** Dossier R-4096-2019 Phase 2, décision [D-2021-008](#), p. 17, par. 63.

Préambule :

« [63] *Tel qu'évoqué lors de l'audience, la Régie demande au Transporteur de déposer un bilan de l'application des modalités retenues par la présente décision, dans le cadre d'un suivi administratif, après au moins deux ans d'application et au plus tard en 2025. Le bilan devra faire état de l'appréciation de tout client ayant eu recours aux Services, du fournisseur des Services et du Transporteur.* » [note de bas de page omise]

Demande :

9.1 Veuillez déposer le suivi mentionné en référence (i).

NORMES DE CONDUITE

10. **Références :**

- (i) Dossier R-4162-2021, décision [D-2023-036](#), p. 15, par. 48;
- (ii) Hydro-Québec, [Guide d'application des Normes de conduite de transport](#), Version du 1^{er} juillet 2025, p. 14;
- (iii) Dossier R-4162-2021, décision [D-2023-036](#), p. 26, par. 100 et 101;
- (iv) Pièce [B-0009](#).

Préambule :

(i) « [48] *Selon l'organigramme du 12 septembre 2022, le Chef de la conformité désigné est le vice-président exécutif du groupe Affaires corporatives, juridiques et règlementaires, chef de la gouvernance (VPE-GACJRG). Il est appuyé dans ses responsabilités par la direction - Conformité d'entreprise (DCE).* » [note de bas de page omise, nous soulignons]

(ii) « 5.2 Responsable de la formation et de la conformité

Hydro-Québec doit fournir une formation annuelle sur les normes à tous les employés visés.

Les employés visés doivent attester avoir reçu cette formation.

Le vice-président Affaires corporatives, juridiques, réglementaires et chef de la gouvernance est responsable de la conformité aux normes. Il exerce son rôle de chef de la conformité par l'entremise de Conformité d'entreprise. » [note de bas de page omise, nous soulignons]

(iii) « [100] *La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre du rapport annuel 2024, un suivi décrivant les règles et procédures d'audit déployées par la DCE, accompagné d'un rapport d'expert qu'il retiendra.*

[101] De plus, dans l'éventualité où la DCE ferait l'objet d'un audit, la Régie demande au Transporteur de déposer un suivi relatif aux conclusions de l'auditeur dans le rapport annuel de l'année concernée. »

(iv) En suivi de la décision D-2023-036, le rapport d'application des Normes de conduite contient les renseignements suivants :

- L'attestation de la cheffe Affaires juridiques – Conformité d'entreprise que les Normes de conduite ont été appliquées de façon satisfaisante en 2024, et ce, pour l'ensemble des employés visés;
- Les mesures mises en place afin d'assurer le respect des exigences contenues aux Normes;
- Les règles et procédures déployées par la cheffe Conformité dans le cadre de l'exercice d'attestation annuelle;
- Le rapport d'expert (Deloitte) portant sur les règles et procédures d'audit déployées quant au respect des Normes de conduite de transport.

Demandes :

10.1 En lien avec les références (i) et (ii), veuillez fournir les motifs pour lesquels l'attestation relatée à la référence (iv) n'est pas signée par le vice-président exécutif du groupe Affaires corporatives, juridiques et règlementaires, chef de la gouvernance.

10.1.1. Veuillez indiquer si l'attestation relatée à la référence (iv) a été approuvée par le vice-président exécutif du groupe Affaires corporatives, juridiques et règlementaires, chef de la gouvernance. Dans l'affirmative, veuillez en produire une copie.

10.2 En lien avec le paragraphe 100 de la décision D-2023-036 (référence (iii)), veuillez confirmer que l'expert qui a produit le rapport relaté à la référence (iv) est le même à qui le Transporteur avait confié un mandat d'expertise dans le cadre du dossier R-4162-2021 portant sur la demande d'approbation des Normes de conduite de transport.

10.2.1. Veuillez produire le mandat de vérification confié à Deloitte.

10.2.2. Veuillez indiquer si Deloitte a effectué des échantillons et des validations dans le cadre de son mandat de vérification.

10.2.3. Veuillez préciser la nature des autres mandats que le Transporteur a confié à Deloitte dans le cadre de la préparation et de la mise en application ou d'autres formes d'audits des normes de conduite de transport, le cas échéant.

10.3 En lien avec le paragraphe 101 de la décision D-2023-036 (références (iii)) :

10.3.1. Si la DCE a fait l'objet d'un audit en 2024, veuillez produire l'identité de l'auditeur, dates de réalisation ainsi que les conclusions de l'auditeur.

10.3.2. Dans le cas contraire, veuillez indiquer quel est l'horizon prévu pour l'audit visé par le paragraphe 101 ainsi que le mandat envisagé pour l'audit.

10.4 En lien avec la référence (iv) selon laquelle :

« la formation annuelle de tous les employés visés s'est déroulée avec succès auprès de toutes les directions. Les taux de formation témoignent du souci de tous les gestionnaires et employés quant au respect des règles des Normes par les employés concernés dans l'exercice de leurs fonctions. Les employés ainsi formés ont pu tester leurs connaissances sur les principales règles des Normes et ont été sensibilisés à l'obligation du respect de ces règles. En plus de la formation, des rencontres d'échange et de sensibilisation ont été organisées avec différentes équipes dans l'entreprise. » [nous soulignons]

- 10.4.1. Veuillez déposer les cahiers, manuels, documents et contenus des formations en ligne qui ont servi à la formation annuelle.
- 10.4.2. Veuillez indiquer les sujets qui ont fait l'objet des rencontres d'échange et de sensibilisation en précisant en quoi ces sujets diffèrent de ceux présentés dans le cadre de la formation.

NORMES DE CONDUITE (CHAPITRE 7)

- 11. Références :**
- (i) Dossier R-3996-2016, décision [D-2019-101](#), p. 114, par. 366;
 - (ii) [Rapport annuel 2022 sur l'application du CCCF](#), Annexes B, C et D;
 - (iii) [Rapport annuel 2023 sur l'application du CCCF](#), Annexes B, C et D;
 - (iv) Dossier R-3771-2011, décision [D-2011-132](#), p. 7, par. 23;
 - (v) Dossier R-4179-2021, décision [D-2022-146](#), p. 31, par. 111.

Préambule :

(i) « [366] La Régie ordonne au Coordonnateur de lui faire rapport une fois l'an de la teneur de ses demandes et de ses présentations au RCC du NPCC, en lien avec des éléments normatifs à caractère technique pour application spécifique au Québec ainsi que des réponses du NPCC à leur égard, dans le cadre de la demande d'approbation du Registre. »

(ii) L'Annexe B du Rapport annuel 2022 sur l'application du Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité (le Coordonnateur) présente la liste des unités sous l'autorité du Coordonnateur et celles réalisant des tâches reliées au rôle du Coordonnateur.

L'Annexe C du Rapport annuel 2022 sur l'application du Code de conduite du Coordonnateur porte sur les représentations d'Hydro-Québec dans le cadre des rencontres 2022 au RCC du NPCC.

L'Annexe D du Rapport annuel 2022 présente la liste des unités sous l'autorité du Coordonnateur et celles réalisant des tâches reliées au rôle du Coordonnateur et la description des rôles et responsabilités.

(iii) L'Annexe B du Rapport annuel 2023 sur l'application du Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité (le Coordonnateur) présente la liste des unités sous l'autorité du Coordonnateur et celles réalisant des tâches reliées au rôle du Coordonnateur.

L'Annexe C du Rapport annuel 2023 sur l'application du Code de conduite du Coordonnateur porte sur les représentations d'Hydro-Québec dans le cadre des rencontres 2023 au RCC du NPCC.

L'Annexe D du Rapport annuel 2023 présente la liste des unités sous l'autorité du Coordonnateur et celles réalisant des tâches reliées au rôle du Coordonnateur et la description des rôles et responsabilités.

(iv) « [23] Aussi, à des fins de suivi, la Régie demande au Coordonnateur de joindre à son rapport annuel sur l'application du Code, l'organigramme illustrant la structure organisationnelle du Transporteur ainsi que la liste des unités et leur direction d'appartenance dont le personnel est assujéti au Code et, le cas échéant, les motifs des changements apportés à la liste. »

(v) « [111] La Régie prend acte de l'intention du Coordonnateur de présenter, lors du dépôt du rapport annuel 2022 sur l'application de son code de conduite ou lors d'une rencontre administrative, les rôles et responsabilités, les organigrammes et listes d'unités en lien avec les fonctions remplies par Hydro-Québec en matière de fiabilité, en vigueur depuis la mise en place d'une nouvelle structure organisationnelle le 28 février 2022. »

Demandes :

- 11.1 En lien avec les références (i), (ii) et (iii), veuillez déposer les représentations d'Hydro-Québec dans le cadre des rencontres 2024 au RCC du NPCC.
- 11.2 En lien avec les références (ii), (iii) et (iv), veuillez présenter les organigrammes et les listes des unités et leur direction d'appartenance dont le personnel est assujéti aux Normes (chapitre 7) et, le cas échéant, les motifs des changements apportés à ces listes par rapport à 2023, ainsi que la fréquence des tâches réalisés pour le compte de ces fonctions de fiabilité relevant du Coordonnateur.
- 11.3 En lien avec les références (ii), (iii) et (v), veuillez présenter les rôles et responsabilités, les organigrammes et listes d'unités visées en lien avec les fonctions de fiabilité remplies par Hydro-Québec en matière de fiabilité en 2024.

CODE DE CONDUITE

12. Référence : Pièce [B-0020](#).

Préambule :

« L'unité Conformité d'entreprise a mandaté la direction – Contrôle corporatif pour effectuer l'évaluation de l'application du Code. Les procédures mises en œuvre ont permis de recueillir des éléments probants appropriés fournissant une assurance raisonnable du respect des règles du Code. »

Demandes :

- 12.1 Veuillez détailler les procédures et les mesures utilisées respectivement par le directeur – Contrôle corporatif et par la cheffe – Affaires juridiques - Conformité d'entreprise leur permettant d'attester que les règles du Code ont été respectées en 2024.
- 12.2 En vous référant à l'organigramme d'Hydro-Québec, veuillez indiquer les directions (et les unités au besoin) visées par le Code en 2024.
- 12.3 Veuillez indiquer le nombre de séances de formation dispensées en 2024 en lien avec le Code ainsi que le nombre d'employés qui y ont participé.
- 12.4 Veuillez déposer les cahiers, manuels ou documents qui ont servi à la formation annuelle des employés visés par le Code.
- 12.5 Veuillez indiquer le nombre de rencontres d'échange et de sensibilisation tenues en 2024 en lien avec le Code ainsi que le nombre d'employés qui y ont participé.
- 12.6 Veuillez indiquer les sujets qui ont fait l'objet des rencontres d'échange et de sensibilisation auprès des employés visés par le Code.

SUIVI DES MISES EN SERVICE

- 13. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 16, Tableau 11, ligne 17;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 16, Tableau 11, ligne 35;
 - (iii) Dossier R-4270-2024 Phase 2, pièce [B-0139](#), p. 44, Tableau A2-14, ligne 18;
 - (iv) Dossier R-4270-2024 Phase 2, pièce [B-0139](#), p. 44, Tableau A2-14, ligne 46.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente le suivi des mises en service pour l'année 2024 dont une mise en service totalisant 16,2 M\$ à la ligne 17 « *Autres mise en service* ».
- (ii) Le Transporteur présente le suivi des mises en service pour l'année 2024 dont une mise en service totalisant 634,2 M\$ à la ligne 35 « *Autres mise en service* ».
- (iii) Le Transporteur présente les mises en service prévues pour l'année 2024 dont une mise en service totalisant (127,8) M\$ à la ligne 18 « *Autres mise en service* ».
- (iv) Le Transporteur présente les mises en service prévues pour l'année 2024 dont une mise en service totalisant 414,5 M\$ à la ligne 46 « *Autres mise en service* ».

Demandes :

- 13.1 Veuillez expliquer l'écart entre les mises en service réalisées de la rubrique « *Autres mise en service* » de la référence (i) et celles prévues à la référence (iii) pour l'année 2024, en détaillant la composition de cette rubrique et les projets qui y sont inclus.
- 13.2 Veuillez expliquer l'écart entre les mises en service réalisées de la rubrique « *Autres mise en service* » de la référence (ii) et celles prévues à la référence (iv) pour l'année 2024.

SUIVI DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#);
 - (ii) Dossier R-4167-2024, Pièce [D-2025-022](#), p. 108, par. 411 et 413.

Préambule :

(i) La Régie constate que le Transporteur ne présente pas de suivi dans son rapport annuel 2024 concernant le projet de la ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay.

(ii) « [411] *Le Transporteur indique que sa base de tarification sera ajustée au prochain dossier tarifaire en fonction du montant réellement utilisé de la provision.* »

[...]

*[413] La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ. Le Transporteur ne l'a pas convaincue qu'une provision pour réclamation peut, en vertu des articles 49 et 50 de la Loi, faire l'objet d'une intégration à la base de tarification. La Régie établit la base de tarification en tenant compte de la juste valeur des actifs prudemment acquis et utiles. La juste valeur des actifs du Transporteur est calculée sur la base du coût d'origine, soustraction faite de l'amortissement. **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de retirer ce montant de sa base de tarification.** » [note de bas de page omise] [nous soulignons]*

Demandes :

- 14.1 Veuillez soumettre un suivi avec les coûts de travaux, les événements clés de l'échéancier du projet ainsi que les explications sur les écarts de coûts mis à jour pour la ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay.
- 14.2 Veuillez indiquer si le litige mentionné à la référence (ii) est toujours en cours et, si disponible, fournir un échéancier relatif aux étapes à venir. Dans la négative, veuillez indiquer la date à laquelle le litige a été réglé de même que le montant du règlement.

15. **Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 6 et 7;
 - (ii) Dossier R-9000-2023, pièce [B-0016](#), p. 9;
 - (iii) Dossier R-4019-2017, décision [D-2018-043](#), p. 5, 6, 8 et 13.

Préambule :

- (i) Le Transporteur dépose le suivi du projet du remplacement d'automatisme, d'appareillage et de bâtiments au poste de Duvernay. Il y indique notamment les échéanciers de projet suivant :

Événements clés de l'échéancier de projet

Activités	Postes		Télécommunications	
	Engagement	Prévision	Engagement	Prévision
	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues
Démarrage de l'avant-projet	nov-15	nov-15		nov-15
Démarrage du projet	août-18	avr-18		août-18
Début de l'approvisionnement		août-18		juin-19
Mises en service	2019 à 2023	2020 à 2027		2020 à 2027

Il précise que le « *report des mises en service dû à la difficulté d'obtenir les retraits nécessaires, entre autres causée par les feux de forêt en 2023, occasionnant ainsi une révision de la planification des travaux* ».

- (ii) Au rapport annuel au 31 décembre 2023, le Transporteur indique les échéanciers de projet suivants :

Événements clés de l'échéancier de projet

Activités	Postes		Télécommunications	
	Engagement	Prévision	Engagement	Prévision
	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues
Démarrage de l'avant-projet	nov-15	nov-15		nov-15
Démarrage du projet	août-18	avr-18		août-18
Début de l'approvisionnement		août-18		juin-19
Mises en service	2019 à 2023	2020 à 2026		2020 à 2025

Le Transporteur précise que le « report des mises en service dû à la difficulté d'obtenir les retraits nécessaires, entre autres causée par les feux de forêt en 2023, occasionnant ainsi une révision de la planification des travaux ».

(iii) « [...] Le Transporteur souligne que le poste de Duvernay est essentiel à la remise en charge du réseau de transport et qu'il doit être maintenu en bon état.

[14] L'élément déclencheur du Projet est l'enjeu de pérennité important soulevé au poste de Duvernay par l'obsolescence (technologie périmée) et la vétusté (état, maintenabilité, performance) de l'ensemble des automatismes, notamment des systèmes de protection, qui doivent être remplacés. Cet enjeu découle du fait que ce poste a été construit en 1970 et n'a fait l'objet d'aucun investissement majeur depuis, pour ce qui a trait aux automatismes de ses sections à 315 kV et à 120 kV.

[15] Le Transporteur souligne que les automatismes ont un impact important sur la performance du réseau de transport. Il précise que les systèmes de commande permettent d'actionner localement ou à distance différents équipements et que les systèmes de protection protègent les équipements et les lignes contre les événements pouvant les endommager ou perturber leur fonctionnement.

[16] Le Transporteur considère également qu'il est nécessaire de remplacer des transformateurs de mesure au poste de Duvernay. La grande majorité de ces équipements représente un niveau de risque fort ou élevé, selon la grille d'analyse du risque prévue par la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la Stratégie).

[...]

[18] Le Projet vise à assurer la pérennité du poste de Duvernay et à maintenir la fiabilité et la continuité d'alimentation assurée par ce poste en y remplaçant des automatismes et des équipements d'appareillage. Pour atteindre ces objectifs, il est aussi requis de construire et d'agrandir des bâtiments dans les sections à 315 kV et à 120 kV de ce poste.

[...]

[21] Le calendrier de réalisation des activités prévoit les mises en service du Projet au mois de septembre de chacune des années 2019 à 2023, inclusivement.

[...]

[47] *Le Transporteur soutient que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité. En effet, le remplacement d'automatismes par des équipements reflétant les technologies actuelles, de même que celui d'équipements d'appareillage à risque, selon la Stratégie, permettent d'atteindre l'objectif du Projet, soit d'assurer la pérennité du poste de Duvernay et de maintenir la fiabilité et la continuité d'alimentation assurée par ce poste. Le Transporteur rappelle que le poste de Duvernay est essentiel à la remise en charge du réseau de transport principal et qu'il doit être maintenu en bon état » [nous soulignons]*

Demandes :

À la référence (iii), le Transporteur prévoyait des mises en service du projet au mois de septembre de chacune des années 2019 à 2023. Aux références (i) et (ii), le Transporteur précise que les reports successifs des mises en service, maintenant prévu en 2027, sont occasionnés par la difficulté d'obtenir les retraits nécessaires, entre autres causée par les feux de forêt en 2023

- 15.1 Veuillez détailler les travaux qui ont nécessité le report successif des mises en services en 2027 et indiquer si ces derniers entraînent des modifications aux objectifs du projet.
- 15.2 Veuillez élaborer de l'impact du report des mises en service en 2027 sur la fiabilité, la performance du réseau et la continuité d'alimentation assurée par le poste de Duvernay.
 - 15.2.1. Veuillez élaborer sur l'état de l'ensemble des automatismes et des équipements d'appareillages, notamment des systèmes de protection.
 - 15.2.2. Veuillez préciser si le report des mises en service en 2027 entraîne la mise en place de mesures d'atténuation. Le cas échéant, veuillez identifier ces mesures.
- 15.3 Veuillez élaborer sur l'impact des feux de forêt survenus en 2023 sur la planification des travaux, qui s'échelonnent maintenant jusqu'en 2027.

16. **Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 8;
 - (ii) Pièce [B-0013](#), p. 8;
 - (iii) Pièce [B-0018](#), p. 15, Tableau 10;
 - (iv) Dossier R-4115-2020, décision [D-2020-058](#), p. 22, par. 90.

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose le suivi du projet du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes d'alimentation. En note de bas de tableau, le Transporteur mentionne que « *le coût final prévisionnel du projet est de l'ordre de 227,2 M\$ après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers comptabilisés en 2025* ».

(ii) Au 31 décembre 2024, le Transporteur indique les échéanciers de projet suivants :

Événements clés de l'échéancier de projet

Activités	Lignes		Postes		Télécommunications	
	Engagement	Prévision	Engagement	Prévision	Engagement	Prévision
	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues
Démarrage de l'avant-projet	janv-17	janv-17	janv-17	janv-17		août-17
Démarrage du projet	juin-20	juin-20	juin-20	juin-20		févr-21
Début de l'approvisionnement		juil-21		juil-21		oct-22
Mises en service	2023	2024	2023	2024		2024

(iii) Au Tableau 10 de la pièce B-0018, le Transporteur mentionne pour le poste Irlandais un « *décalage de la mise en service prévue en juillet 2024 pour septembre et octobre 2024 ainsi qu'une portion pour janvier 2025 causé par des problèmes de jeux de barres* ».

(iv) « [90] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 89 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision. »

Demandes :

16.1 À la référence (ii) le Transporteur mentionne que les mises en service sont prévues pour 2024. Il précise également qu'un problème de jeux de barre (référence (iii)) occasionne un décalage d'une portion de la mise en service prévue en juillet 2024 pour janvier 2025.

16.1.1. Veuillez indiquer si l'échéancier soumis, indiqué à la référence (ii), est toujours valable. Dans l'affirmative, veuillez, conformément à la décision D-2020-058 (référence (iv)), indiquer à quel moment le Transporteur prévoit aviser la Régie de la date de mise en service finale du projet.

Dans la négative, veuillez mettre à jour les informations relatives aux mises en service de la référence (ii).

16.1.2. Veuillez indiquer si le coût final prévisionnel du projet de l'ordre de 227,2 M\$ de la référence (i) est toujours à jour. Dans la négative, veuillez mettre à jour les données financières du projet.

- 17. Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 14;
 - (ii) Dossier R-4125-2020, Pièce [B-0004](#), p. 10.

Préambule :

(i) Pour le projet de remplacement des compensateurs statiques au poste La Vérendrye, le Transporteur indique que les mises en service seront finalisées en 2024.

(ii) « *Le Transporteur rappelle que, tout comme les autres CLC sur le réseau, les deux CLC au poste La Vérendrye font partie intégrante des équipements stratégiques du Transporteur et doivent être maintenus en bon état afin d'assurer l'exploitation sécuritaire du réseau et de fournir les services de transport d'électricité.* » [nous soulignons]

Demandes :

17.1 Veuillez confirmer que les mises en service ont été finalisées en 2024 tel que prévu à la référence (i). Dans la négative, veuillez élaborer sur les raisons du retard et soumettre un nouvel échéancier.

17.2 Dans le cas où la mise en service n'aurait pas eu lieu, veuillez élaborer sur l'impact du report de la mise en service sur la planification, la fiabilité et l'exploitation du réseau en lien avec la référence (ii).

18. Références :
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 26;
 - (ii) R-4180-2021, décision [D-2022-096](#), p. 27, par. 76, Tableau 5;
 - (iii) R-4180-2021, décision [D-2022-096](#), p. 32, par. 97.

Préambule :

(i) Pour le projet de renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal, le Transporteur prévoit des mises en service jusqu'en 2025.

(ii) « [76] À cet égard, le Transporteur présente les prévisions de charge des postes de Duvernay et de Bout-de-l'Île en y incluant l'impact de la solution retenue.

TABLEAU 5

Prévisions de charge de la zone visée, Poste d'Anjou en configuration normale

Installations	Capacité de transformation (MVA)	Prévision de la demande septembre 2021 (MVA)														
		21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36
Duvernay, 735-315 kV	4 366	4 091	4 214	4 327	4 353	3 643	3 693	3 749	3 778	3 837	3 907	3 980	4 044	4 140	4 183	4 227
Bout de l'île, 735-315 kV	4 422	1 808	1 858	1 902	1 915	2 648	2 655	2 662	2 669	2 647	2 615	2 584	2 570	2 514	2 527	2 541

Source : Pièce [B-0039](#), p. 25, tableau 7.

(iii) « [97] Interrogé sur les éléments expliquant la croissance de la demande au poste Duvernay, le Transporteur mentionne que plus d'une centaine de nouvelles charges de tous les secteurs seront alimentées. Il ajoute que plusieurs grands chantiers sont en cours dans la zone desservie par le poste, notamment le REM, le projet Royal Mount et quelques projets de centres de données. Il indique également que l'alimentation de charges industrielles à haute tension, de l'ordre de 50 MVA, est prévue pour l'hiver 2023-2024⁷⁰. Il précise également les raisons de cette croissance malgré le fait que certains projets de clients industriels et certains transferts ne se soient pas réalisés par rapport à la prévision initiale de 2018⁷¹. » [nous soulignons] [notes de bas de pages omises]

Demandes :

- 18.1 Veuillez confirmer que les mises en service finales sont toujours prévues en 2025 tel que mentionnées à la référence (iii). Dans la négative, veuillez élaborer sur les raisons du retard et soumettre un échéancier révisé.
- 18.2 Veuillez indiquer si les prévisions d'alimentation des charges industrielles à haute tension, de l'ordre de 50 MVA et prévue pour l'hiver 2023-2024 se sont matérialisées. Dans la négative, veuillez élaborer sur les raisons de la non-réalisation de ces prévisions.

19. Référence : Pièce [B-0013](#), p. 38.

Préambule :

Pour le projet d'ajout d'un transformateur au poste de la Manicouagan et remplacement de transformateurs au poste aux Outardes-2, le Transporteur prévoit des mises en service jusqu'en 2028 au lieu de 2027.

Demande :

19.1 Veuillez élaborer sur les raisons du report des mises en service du projet tel qu'indiqué à la référence (i).

20. Référence : Pièce [B-0013](#), p. 51.

Préambule :

Pour le projet de construction du nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV, le Transporteur prévoit, pour la catégorie « *Ingénierie, approvisionnement et construction* » un écart de 19,4 M\$ dû à la « *surchauffe du marché* ».

Demande :

20.1 Veuillez élaborer sur la signification de l'expression « *surchauffe du marché* » dans le contexte de l'augmentation des coûts du nouveau poste de Côte Saint-Luc. Dans votre réponse, veuillez indiquer les catégories (approvisionnement, main-d'œuvre interne et externe ou autres types de coûts) de coûts qui sont impactées.

- 21. Références :**
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 17, Tableau 12;
 - (ii) Dossier R-4212-2022, décision [D-2023-057](#), p. 7, par. 11;
 - (iii) Dossier R-4212-2022, décision [D-2023-057](#), p. 13, par. 23;
 - (iv) Dossier R-4212-2022, décision [D-2023-057](#), p. 22, par. 66.

Préambule :

(i) Au Tableau 12 de la pièce B-0018, le Transporteur mentionne pour l'intégration du parc éolien Apuiat un « *report de la mise en service de 2024 à 2025 causé par des problèmes rencontrés par le promoteur avec leur nouveau modèle d'éolienne.* »

(ii) « [11] *Le Transporteur indique que le Projet répond à une demande formulée par Parc Éolien Apuiat S.E.C. (le Producteur) pour le raccordement du Parc éolien au réseau du Transporteur. Il a également pour objectif le remplacement du poste de la Pentecôte à 161-25 kV par le nouveau poste Missikapit pour l'alimentation locale du secteur. Le Projet est situé dans le secteur de Rivière-Pentecôte, sur le territoire non organisé de la municipalité de Port-Cartier. La mise sous tension initiale est prévue en septembre 2024 et la mise en service commerciale en décembre 2024.* »
[nous soulignons]

(iii) « [23] *Le Transporteur précise également que les travaux de démantèlement du poste de la Pentecôte sont prévus entre les mois de septembre 2024 et décembre 2025.* »

(iv) « [66] *Le Transporteur considère que la réalisation du Projet incluant les travaux visant le rapatriement des fonctions du poste de la Pentecôte actuel au poste Missikapit aura un impact favorable sur la fiabilité et sur la qualité de service. À cet égard, le Transporteur soumet que le remplacement du poste de la Pentecôte par une section de transformation à 161-25 kV et une section 25 kV au nouveau poste Missikapit, permet d'éviter la mise hors tension des postes satellites de Godbout et de Baie-Trinité lors d'un quelconque défaut au poste Missikapit. De plus, le remplacement de l'appareillage, dont une grande partie a dépassé sa durée de vie, aura un impact à la hausse sur la fiabilité des équipements.*

[67] Enfin, la réalisation du Projet permet de répondre aux engagements du Transporteur, tout en ayant un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport, dans le respect des critères de conception et d'exploitation du Transporteur et du NPCC. » [nous soulignons]

Demandes :

- 21.1 À la référence (i), le Transporteur précise un « *report de la mise en service de 2024 à 2025 causé par des problèmes rencontrés par le promoteur avec leur nouveau modèle d'éolienne.* ». Veuillez indiquer si des travaux sous la responsabilité du Transporteur ont également été reportés. Le cas échéant, veuillez énumérer et élaborer sur les travaux reportés.
- 21.1.1. Veuillez préciser si d'autres projets ont rencontré cette problématique et veuillez élaborer sur le risque encouru par Hydro-Québec pour les projets éoliens en cours ou futurs.
- 21.2 Veuillez indiquer si les dates de mises sous tension mentionnées à la référence (ii) sont toujours valables. Dans la négative, veuillez indiquer les dates révisées.
- 21.3 Compte tenu du report de la mise en service mentionné en référence (i), veuillez indiquer si l'échéancier des travaux de démantèlement du poste de la Pentecôte, initialement prévu entre les mois de septembre 2024 et décembre 2025 (référence (iii)), est toujours valable.
- 21.4 Veuillez élaborer sur l'impact concernant la fiabilité et la qualité du service de transport, mentionné à la référence (iv), en lien avec le report des mises en service.
- 21.5 Veuillez préciser si le report des mises en service entraîne la mise en place de mesures d'atténuation. Le cas échéant, veuillez identifier ces mesures.