

Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 1 de la Régie

**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.

Réponse :

1 Les besoins en MW de la référence (ii) correspondent à la puissance réelle lors de
 2 la pointe du 19 janvier 2024 à 9h00 alors que la prévision de la charge locale de la
 3 référence (iii) est prévue à des conditions climatiques normales. L'écart entre les

1 **besoins réels et la prévision de la référence (iii) s’explique par les conditions**
 2 **climatiques réelles plus chaudes que la normale en 2024.**

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.

Réponse :

3 **Les valeurs présentées à la référence (i) correspondent à la puissance maximale**
 4 **réelle de deux hivers consécutifs. Les conditions climatiques réelles pour l’hiver**
 5 **2023 furent plus froides que la normale alors que les conditions climatiques réelles**
 6 **pour l’hiver 2024 furent plus chaudes que la normale. La variation causée par les**
 7 **conditions climatiques réelles de ces deux hivers explique la baisse des besoins**
 8 **réels de la charge locale entre ces deux années.**

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
Attribution 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 réglémenté	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 réglémenté	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).

Réponse :

1 **Tout d'abord, le Transporteur précise que le montant associé à la référence (iv)**
 2 **correspond à l'écart total du coût complet de l'activité de soutien Construction, et**
 3 **non uniquement à la quote-part imputée au Transporteur. À titre indicatif, la**
 4 **facturation interne provenant de Construction, intégrée dans la maintenance**
 5 **directe du Transporteur, s'élève à près de 20 M\$.**

1 De plus, lors de la planification des travaux de l'année autorisée 2024, le carnet de
2 commandes de Construction n'étant pas encore déterminé, un montant
3 prévisionnel pour ce type de travaux a été intégré à même la sous-activité
4 Maintenance directe. Ce montant a toutefois été inscrit dans une rubrique de coûts
5 distincte de la facturation interne, afin de tenir compte de la possibilité de
6 réalisation par des ressources externes.

7 Puisque l'année autorisée prévoit un montant pour ce type de travaux et que le
8 niveau réel facturé par Construction est comparable, aucun écart significatif n'est
9 donc observé à cet effet dans la sous-activité Maintenance directe.

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.

Réponse :

10 Les heures de travail réalisées pour les projets d'investissements ont été
11 capitalisées par prestations de travail, selon le cheminement habituel. L'écart
12 mentionné à la référence (iii) porte sur la dépense de temps supplémentaire qui
13 n'est pas capitalisable directement. La capitalisation des heures de temps
14 supplémentaire, lorsque possible, se fait par prestations de travail en associant les
15 heures à un taux de prestation de travail.

16 Quant à l'acquisition d'équipements de protection individuelle et d'outillage, ces
17 éléments ne respectent pas les critères de capitalisation.

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)).

Réponse :

18 Le tableau R-2.3 présente les informations demandées.

Tableau R-2.3
Évolution de la volumétrie des clés de répartition du coût complet des activités de la chaîne de valeur

	Clés de répartition	Unités de mesure	Année autorisée 2024			Année réelle 2024			Réel 2024 vs Autorisé 2024		
			Vue électrique			Vue électrique			Transport	%	
			Transport	Total	% Transport / Total	Transport	Total	% Transport / Total			
1	Élaborer des stratégies										
	Ventes à l'exportation et développement de marchés	Attribution directe	s.o.								
	Concevoir et construire										
2	Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	Valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation	G\$	24,7	66,8	37%	24,7	66,6	37%	0,0	0%
3	Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	Heures projet	Hres	47 977	59 829	80%	47 405	62 560	76%	-572	-4%
4		Attribution directe	s.o.								
	Expertise et soutien technique aux opérations										
5	Expertise	Valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation	G\$	24,7	66,8	37%	24,7	66,6	37%	0,0	0%
6	Soutien technique en maintenance	Valeur des coûts de maintenance aux charges	M\$	425,6	1 203,6	35%	408,5	1 200,3	34%	-17,1	-1%
	Exploiter et commercialiser										
	Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux										
7	Conformité et fiabilité	Nombre de normes et exigences	Nbre	401	557	72%	455	655	69%	54	-3%
8	Conduite du réseau	Points BDD pondérés	%	51%	100%	51%	51%	100%	51%	0	0%
	Opération et maintenance										
10	Maintenance directe	Attribution directe	s.o.								
11	Support opération et maintenance	Attribution directe	s.o.								
12		Heures de réalisation des travaux	Hres	1 779 694	5 400 554	33%	1 938 635	5 467 968	35%	158 941	3%
13	Maîtrise de la végétation	Attribution directe	s.o.								
14		Dollars de contrats végétation	M\$	56,2	192,9	29%	55,0	204,1	27%	-1,2	-2%
15	Mesurage	Attribution directe	s.o.								

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* ».

Réponse :

1 **La hausse de 29,6 M\$ des coûts de la sous-activité « *Support opération et***
2 ***maintenance* » se décompose comme suit :**

- 3 • **0,6 M\$ en attribution directe ;**
- 4 • **29,0 M\$ résultant de l'application de la clé de répartition.**

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.

Réponse :

5 **La hausse des heures réelles de réalisation des travaux par rapport à la valeur**
6 **autorisée s'explique par une augmentation des heures consacrées aux**
7 **investissements du Transporteur, induite par le Plan d'action 2035. Ceux-ci se sont**
8 **précisés en cours d'année 2024, entraînant un ajustement aux heures initialement**
9 **prévues afin de refléter les heures requises pour certains projets.**

CONCEPTION ET ÉVOLUTION DU SYSTÈME ÉNERGÉTIQUE ET INFRASTRUCTURE

3. Références : (i) Pièce [B-0018](#), p. 7 et 8;
(iv) 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).

Réponse :

1 **La ventilation de la baisse de 15 M\$ constatée pour l'activité Conception et**
2 **évolution du système énergétique se répartit ainsi :**

- 3 • - 6,9 M\$ en attribution directe ;
- 4 • - 7,8 M\$ résultant de l'application de la clé de répartition – heures projet.

5 **La baisse de 15 M\$ n'a pas d'impact sur la volumétrie de la clé de répartition**
6 **présentée en référence (ii).**

7 **L'évolution du coût complet d'une activité n'a pas d'impact sur les clés de**
8 **répartition. Les clés de répartition sont utilisées pour allouer les coûts complets**
9 **des activités de soutien et de la chaîne de valeur, en fonction de la consommation**
10 **prévue ou réalisée dans l'objectif de constituer la vue électrique.**

11 **Ainsi, la baisse de 15 M\$ sur le coût complet de l'activité Conception et évolution**
12 **du système énergétique sera répartie selon l'attribution directe et la clé de**
13 **répartition (heures projet) représentant la consommation allouée au Transporteur**
14 **et au Distributeur.**

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.

Réponse :

- 1 **Tel qu'indiqué à la référence (i), la baisse de 15 M\$ s'explique principalement par la**
2 **réallocation de ressources soit un montant d'écart de -18,5 M\$. Le tableau suivant**
3 **présente l'impact de la réallocation des ressources :**

Tableau R-3.2
Impact de la réallocation des ressources (en M\$)

Impact sur les activités de Transport	
Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	(18,5)
Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	0,3
Expertise et soutien technique aux opérations	5,8
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux	3,6
Impacts sur les activités autres que celles du Transporteur	8,9
Total de la réallocation des ressources	(0,0)

- 4 **La détermination des ressources requises pour une activité sert à déterminer le**
5 **coût complet de celle-ci. Comme indiqué à la réponse à la question 3.1, les éléments**
6 **déterminant le coût complet d'une activité n'ont pas d'impact sur les clés de**
7 **répartition.**

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).

Réponse :

1 **Le Transporteur comprend que la Régie tente de concilier l'écart entre les**
 2 **pourcentages présentés aux références (i) et (iii). Ceux-ci expriment deux concepts**
 3 **différents :**

- 4 • **La référence (iii) (51 %) correspond aux points BDD transport en relation**
 5 **avec les points BDD totaux (352 690 / 696 437) ;**
- 6 • **La référence (i) (56 %) représente la somme des coûts de la sous-activité**
 7 **conduite du réseau qui sont attribuables au Transporteur en relation avec**
 8 **les coûts totaux (214,1 M\$ / 382,7 M\$). Les coûts incluent ceux provenant**
 9 **d'une attribution directe, des points BDD pondérés pour l'exploitation mobile**
 10 **ainsi que ceux attribués par les points BDD.**

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).

Réponse :

1 **L'écart de 4,3 M\$ entre les coûts autorisés de 214,1 M\$ et 218,4 M\$ pour cette**
2 **sous-activité s'explique essentiellement par la réallocation de ressources tel**
3 **qu'indiqué dans la réponse à la question 3.2.**

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.

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

Réponse :

1 **La différence entre les valeurs de 169 et 190 ETC de l'année autorisée découle d'une**
 2 **volonté d'éviter l'autoconsommation dans les activités. En effet, certaines unités**
 3 **liées aux activités Planification stratégique et Élaborer des stratégies étaient**
 4 **regroupées pour la répartition de la facturation interne et afin d'éviter**
 5 **l'autoconsommation, les ETC ont été ajustés en conséquence.**

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

	Nombre d'ETC			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. énerg. 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 relatif à la question précédente.

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

Réponse :

6 **Le Transporteur indique que les variations présentées dans l'ensemble des**
 7 **tableaux de la pièce sont calculées à partir de données non arrondies et, pour**
 8 **alléger la présentation et faciliter la lecture, les décimales ont été retirées ce qui**

1 peut parfois donner lieu à des écarts d'arrondis non significatifs. Les données
2 présentées au tableau sont conformes.

3 Le Transporteur précise que les Effectifs desservis sont utilisés comme base de
4 répartition du produit Immobilier et visent uniquement les effectifs occupants des
5 bureaux sous la gestion des services partagés alors que les ETC représentent
6 l'ensemble de la force de travail d'Hydro-Québec. Il n'est pas possible de tirer des
7 conclusions ou de mettre en relation ces deux éléments puisqu'ils ne sont pas
8 comparables considérant que la population visée n'est pas la même et que le calcul
9 se fait de manière différente. À titre indicatif, le Transporteur précise que le nombre
10 d'effectifs desservis représente une lecture à une date donnée alors que le nombre
11 d'ETC correspond à une moyenne annuelle.

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.

Réponse :

12 **Voir la réponse à la question 5.2.**

5.2.2. Veuillez expliquer la hausse des effectifs desservis qui sont encadrés dans le tableau.

Réponse :

Tel que mentionné en réponse à la question 5.2, les effectifs desservis servent à
faire la répartition des coûts du produit immobilier et ainsi, les écarts constatés ne
peuvent s'expliquer autrement que par l'utilisation réelle des espaces.
Le Transporteur précise que l'augmentation observée entre l'année réelle et celle
autorisée n'a pas d'impact significatif considérant que la proportion de chacune
des activités est demeurée stable entre les deux périodes.

5.2.3. Veuillez expliquer la baisse de 104 ÉTC pour l'activité « *Conception et évolution du système
énergétique et infrastructures* ».

Réponse :

13 **La baisse de 104 ETC résulte principalement de la réallocation des ressources**
14 **mentionnées en réponse à la question 3.2.**

5.2.4. Veuillez expliquer les hausses respectives de 63 et 38 ÉTC pour les sous-activités « *Expertise* » et « *Soutien technique en maintenance* ».

Réponse :

1 **Les hausses des ETC des sous-activités résulte principalement de la réallocation**
 2 **des ressources mentionnées en réponse à la question 3.2.**

5.2.5. Pour l'activité « *Conduite du réseau* », veuillez expliquer la baisse de 9 ÉTC jumelée à la hausse de 66 effectifs desservis.

Réponse :

3 **Voir la réponse à la question 5.2.**

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.

Réponse :

4 **Voir la réponse à la question 5.2.**

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

Réponse :

5 **Voir la réponse à la question 5.2.**

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

Réponse :

- 1 **Le Transporteur mentionne que le tableau préparé par la Régie comporte une erreur**
 2 **concernant le total réel de l'activité Innovation, et dépose le tableau R-5.3 en y**
 3 **incluant les éléments demandés.**

Tableau R-5.3
Coûts complets autorisés et réels des activités de soutien

	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	-	-	88,8	102,5	232,9	232,1	204,3	201,9	650,1	658,8	1 176,1	1 195,3
Services partagés	-	-	98,4	83,3	298,5	309,4	70,4	72,1	701,7	723,0	1 169,0	1 187,8
Service corporatifs	164,8	144,7	9,5	13,8	232,4	227,6	36,4	56,2	293,0	287,0	736,1	729,3
Innovation	-	-	-	2,6	5,2	8,7	129,7	109,5	7,6	12,9	142,5	133,7
Construction	-	-	23,9	34,7	0,9	12,6	-	-	-	43,3	24,8	90,6
	164,8	144,7	220,6	236,9	769,9	790,4	440,8	439,7	1 652,4	1 725,0	3 248,5	3 336,7

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.

Réponse :

1 **Lorsque les coûts d'une activité sont attribués directement, les ETC qui composent**
 2 **la masse salariale peuvent également être considérés comme attribués**
 3 **directement. Toutefois, cette association est possible uniquement lorsqu'il s'agit**
 4 **de l'attribution directe d'une équipe dédiée. À titre d'exemple, pour le coût de la**
 5 **sous-activité Maintenance directe, qui est obtenu par attribution directe, il n'est pas**
 6 **possible d'y associer des ETC puisqu'il n'y a pas de masse salariale dans la**
 7 **maintenance directe, ce sont des heures imputées sur des travaux de maintenance**
 8 **qui permettent en partie la composition des coûts. Il n'est donc pas possible, sans**
 9 **estimations additionnelles, de simuler des ETC à partir d'heures imputées sur des**
 10 **projets.**

11 **Les références (ii) et (iii) citent des exemples où ce sont des heures qui permettent**
 12 **l'attribution directe des coûts, et non des équipes dédiées, alors il n'est pas**
 13 **possible d'y associer directement des ETC à la Vue électrique.**

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.

Réponse :

14 **Les ETC découlant de l'attribution directe pour le Transporteur sont présentés dans**
 15 **le tableau suivant :**

Tableau R-6.1.1
ETC associés au Transporteur par attribution directe

	Année réelle		
	2022	2023	2024
Ventes à l'exportation et développement de marchés		1	1
Conception et évolution du système énergétique	163	170	148
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux	47	54	70
Conduite du réseau	47	54	70
Total des ETC par attribution directe	210	225	219

6.1.2. Dans la négative, veuillez expliquer.

Réponse :

1 **Sans objet.**

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).

Réponse :

2 **Les employés d'Hydro-Québec ne sont pas en mesure d'imputer l'entièreté de leur**
3 **temps de façon à déterminer un niveau d'ETC pour le Transporteur.**

6.2.1. Pour chacune des activités concernées, veuillez fournir les ÉTC pour les années 2022, 2023 et 2024.

Réponse :

4 **Sans objet.**

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).

Réponse :

5 **Les employés d'Hydro-Québec ne sont pas en mesure d'imputer l'entièreté de leur**
6 **temps de façon à déterminer un niveau d'ETC pour le Transporteur.**

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).

Réponse :

1 L'imputation du temps chez Hydro-Québec, mentionnée à la référence (iii), a comme
2 principales fonctions de permettre la capitalisation adéquate des coûts, d'établir le
3 coût de certains types de travaux, qu'ils soient capitalisables ou non, ainsi que d'en
4 suivre l'avancement. Seuls les employés réalisant ces types de travaux imputent
5 leur temps et non tous les employés.

6 L'option d'utiliser les imputations par feuille de temps pour évaluer les ETC a été
7 analysée lors de l'établissement de la méthode de cheminement des coûts (MCC)
8 adaptée. Cette option a été rejetée en raison de sa grande complexité, du volume
9 de données à traiter et des résultats qui seraient purement mathématiques et non
10 représentatifs. De plus, cette méthode ne permettrait pas d'établir les besoins en
11 ETC, considérant les hypothèses à prendre sur l'attribution des heures à vocation
12 plus générale, telles que la formation, les réunions et autres codes de temps non
13 alloués spécifiquement.

14 Les éléments suivants ont également été pris en compte dans l'analyse soit :

- 15 • Le fait qu'un processus d'attribution par feuille de temps permettrait
16 l'obtention de données réelles seulement. Les données prévisionnelles
17 proviendraient d'estimés, basés sur le réel mais assurément dans un niveau
18 de granularité bien différent ce qui complexifierait aussi l'analyse.
- 19 • Les imputations actuelles ne sont pas suffisantes, il faudrait mettre en place
20 un nouveau processus de saisie du temps pour plus de 12 000 employés ce
21 qui représente un effort considérable considérant l'objectif visé. Il s'agirait
22 de la mise en place d'un nouveau modèle de comptabilité par activités, en
23 plus de celui qui est en place pour les coûts (MCC adaptée), tel qu'autorisé
24 par la Régie dans sa décision D-2024-024.
- 25 • La mise en place d'un nouveau modèle ne garantirait pas l'exactitude des
26 résultats, plusieurs employés ne sont pas en mesure de déterminer si les
27 tâches effectuées sont en lien avec des activités spécifiques du
28 Transporteur ou d'en évaluer adéquatement la portion qui pourrait s'y
29 rattacher.
- 30 • Les résultats obtenus en heures, devraient être convertis à l'aide de ratios
31 liés à la présence au travail, à la formation et autres codes de temps donnant
32 un résultat mathématique, peu probant et difficile à expliquer.
- 33 • Les coûts additionnels et la lourdeur des tâches administratives découlant
34 de la mise en place de ce système doivent également être pris en compte.

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.

Réponse :

1 **Le Transporteur réitère que l'information relative à l'ETC n'est plus disponible**
2 **depuis la transformation organisationnelle « Une Hydro ». Cette information, autant**
3 **pour le Transporteur que le Distributeur, n'existe plus dans les systèmes de**
4 **l'entreprise, au même titre que l'approche par nature de coûts.**

5 **La seule façon de recréer cette information serait par une approche purement**
6 **mathématique, dont le résultat obtenu ne représenterait pas une réelle force de**
7 **travail. Cette donnée, produite pour des fins réglementaires, ne trouverait pas**
8 **d'utilité à l'interne d'Hydro-Québec puisque l'entreprise utilise maintenant les ETC**
9 **par activités pour effectuer la planification budgétaire et les rendre-comptes.**

10 **De plus, les résultats obtenus ne permettraient pas d'obtenir une évaluation des**
11 **ETC en transport qui serait analysable, puisque le résultat dépendrait d'une**
12 **multitude de calculs mathématiques.**

13 **Pour analyser adéquatement la notion d'ETC, il est essentiel d'être en mesure de la**
14 **rattacher à des personnes. C'est pour cette raison qu'il est possible de fournir des**
15 **ETC au niveau des activités de la chaîne de valeur et des activités de soutien, où**
16 **les ressources impliquées peuvent être identifiées et analysées. Ce n'est pas le**
17 **cas – et cela ne le sera jamais – pour des ETC récrés artificiellement, de toute pièce**
18 **pour le Transporteur.**

19 **La mise en place de la MCC adaptée¹, fournissant les ETC par activités, constitue**
20 **la réponse proposée par le Transporteur et le Distributeur pour apprécier la**
21 **performance financière et l'évolution du coût complet des activités. Cette méthode,**
22 **qui permet le cheminement des coûts vers la vue électrique par le biais des clés de**
23 **répartition est dorénavant l'outil utilisé par le Transporteur et le Distributeur pour**
24 **répondre aux exigences à l'égard des informations à fournir sur l'évolution des**
25 **ETC. Cette information se décline maintenant par activités et non plus de manière**
26 **spécifique pour le Transporteur et le Distributeur, ce qui implique une révision de**
27 **la nature de l'information à fournir. En effet, depuis la mise en place de la MCC**
28 **adaptée, Hydro-Québec fournit l'évolution du coût complet et des ETC pour**
29 **l'ensemble de ses activités réglementées et non réglementées.**

¹ Tel qu'autorisée par la Régie dans la décision [D-2024-024](#).

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

Réponse :

1 **Les données dans le tableau précédent représentent des effectifs en place au**
 2 **31 décembre et non des ÉTC. Le Transporteur n'utilise pas cette donnée dans le**
 3 **modèle de cheminement de coût et, par conséquent, n'est pas en mesure de fournir**
 4 **une analyse qui permettrait à la Régie d'apprécier l'évolution du coût complet des**
 5 **activités, ni d'utiliser ces données pour expliquer la hausse des besoins en ETC qui**
 6 **servent à la planification budgétaire.**

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.

Réponse :

7 **Voir la réponse à la question 6.5.**

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.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur confirme que les données colligées au tableau pour les années**
- 2 **2019 à 2024 reflètent les données déposées aux rapports annuels respectifs.**
- 3 **En ce qui concerne les données antérieures à l'année 2019, le tableau présenté**
- 4 **ci-dessus peut être utilisé sous réserve d'une analyse approfondie des données, en**

1 **raison notamment de l'évolution du périmètre de ces indicateurs et de l'évolution**
2 **organisationnelle d'Hydro-Québec depuis 2013.**

3 **De plus, les données proviennent de différents rapports annuels, de dossiers**
4 **tarifaires et des demandes de renseignements. En raison de la réserve exprimée, le**
5 **Transporteur n'utiliserait pas le tableau confectionné par la Régie et ce, bien qu'il**
6 **contienne des données qui prises isolément et sans contexte sont valables.**

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.

Réponse :

7 **Le Transporteur mentionne que la durée de certaines interruptions influe sur le**
8 **résultat de l'IC (brut) et du T-SAIDI, en hausse par rapport aux années antérieures.**

9 **Pour l'année 2024, le Transporteur précise que les résultats de ces indicateurs sont**
10 **attribuables principalement à deux événements majeurs, à savoir les inondations**
11 **du mois d'août survenues à la suite des restes de l'ouragan Debby et l'incident de**
12 **juillet impliquant un autobus ayant percuté un pylône à Longueuil.**

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.

Réponse :

13 **Tel que mentionné en réponse à la question 2.4 de la DDR n° 2 de la Régie dans le**
14 **cadre de son rapport annuel 2023², le Transporteur rappelle qu'en 2023³, la hausse**
15 **des rejets accidentels de moins de 4 000 litres est principalement liée aux**
16 **événements climatiques sévères, ainsi qu'au vieillissement du parc d'actifs. Par**
17 **exemple, les feux de forêt peuvent provoquer des enjeux thermiques qui**
18 **occasionnent une sollicitation accrue de l'appareillage pouvant donner lieu à des**
19 **bris d'équipements et à des rejets accidentels.**

² R-9000-2023, HQT-2, Document 2, B-0032, question 2.4, pièce déposée sous pli confidentiel

³ Le nombre de rejets accidentels de moins de 4 000 litres pour l'année 2023 devrait être de 67 et non de 71 comme indiqué dans R-9000-2023, HQT-4, Document 1 révisé, [B-0023](#), p. 6.

1 **En 2024, à la suite de discussions avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte**
2 **contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), les fuites**
3 **lentes sont dorénavant incluses dans le calcul des rejets accidentels de moins de**
4 **4 000 litres. Conséquemment, pour l'année 2024 et les suivantes, le résultat de**
5 **l'indicateur n'est plus comparable à celui des années antérieures.**

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.

Réponse :

6 **Entre 2022 et 2024, la principale cause des rejets accidentels de moins de 4 000**
7 **litres survenus est attribuée à la cause « Bris d'équipement », représentant un**
8 **volume de 18 936 litres de contaminants, soit 64 % du volume global rejeté.**

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.

Réponse :

9 **Entre 2022 et 2024, cinq rejets accidentels de plus de 4 000 litres ont été enregistrés.**
10 **La cause principale de 3 des 5 rejets est attribuable à la cause « Éclatement,**
11 **explosion et incendie », représentant un volume de 157 000 litres de contaminants,**
12 **soit 95 % du volume global rejeté. En ce qui concerne les 2 autres rejets accidentels,**
13 **un rejet est attribuable à la cause « Bris d'équipements » en 2022 et un rejet est**
14 **attribuable à la cause « Action humaine et volontaire » en 2023.**

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.

Réponse :

15 **Le Transporteur souligne que les événements et les impacts des rejets accidentels**
16 **dans l'environnement sont encadrés par le ministère de l'Environnement, de la**
17 **Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) et**
18 **que ceux-ci sont déclarés de façon systématique au MELCCFP.**

19 **Ces indicateurs sont utilisés pour apprécier le risque environnemental au niveau**
20 **du portefeuille de gestion de risques de l'entreprise et d'en faire face à travers**

- 1 **différentes stratégies, notamment celles liées à la gestion des actifs qui permettent**
2 **d’orienter les actions préventives et correctives en fonction des causes identifiées.**
- 3 **Conséquemment, les indicateurs environnementaux actuels sont adéquats pour**
4 **mesurer la performance du Transporteur qui ne juge donc pas requis de les raffiner.**

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-2022-053 et 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).

Réponse :

1

Le tableau suivant présente l'information demandée.

Tableau R-8.1
Ventilation des écarts entre l'évaluation de la contribution et la contribution réelle
requise du Distributeur pour l'année 2024

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts - Déc 2024	Écart entre l'allocation max. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
CHARGES LOCALES					
D-2016-106	Nouvelle ligne 120 kV Langlois - Vaudreuil-Soulanges	N/A	0,0	0,0	0,0
D-2016-130	Ligne Grand-Brûlé - dérivation St-Sauveur	N/A	0,0	0,0	0,0
D-2020-058	Nouveau poste des Irlandais à 315-25 kV	0,0	0,0	(1,0)	1,0
D-2022-096	Renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal	N/A	0,0	6,2	(6,2)
D-2022-003	Renforcement du réseau de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean – Ajout d'une section de transformation à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane	N/A	0,0	(4,0)	4,0
D-2024-086	Renforcement du réseau de Bécancour	N/A	0,0	3,6	(3,6)
-65 M\$	Poste Bout-de-l'île - Reconstruction du jeu de barre	N/A	0,0	(0,2)	0,2
-65 M\$	Poste Chaudière - Ajout 2e transformateur et conversion 69 à 120kV	N/A	0,0	(3,0)	3,0
-65 M\$	Réseau Chaudière 69 kV - Conversion lignes 120 kV	N/A	0,0	0,0	0,0
-65 M\$	Poste de Saraguay à 315-120 kV – Raccordement du circuit 3049 au poste Saraguay et remplacement de deux disjoncteurs à 315 kV	N/A	0,0	0,0	0,0
-65 M\$	Poste Cournoyer à 120-25 kV - Ajout 3e transformateur à 120-25 kV	2,4	1,4	(0,4)	1,8
-65 M\$	Poste St-Maxime RM disjoncteurs 120 kV et ajout 4 départs de ligne	0,0	0,0	(0,3)	0,3
-65 M\$	Ligne 1328 - Rehaussement thermique	N/A	0,0	(3,6)	3,6
-65 M\$	Poste St-Jean 315-25 kV - Ajout 4 nouveaux départs	(44,7)	(27,3)	(1,6)	(25,7)
-65 M\$	Projets < 5 M\$	11,0	6,8	(2,7)	9,5
-65 M\$	Raccordements de clients du Distributeur	(73,0)	(44,6)	(32,1)	(12,5)
	Total	(104,3)	(63,7)	(39,1)	(24,6)
RESSOURCES					
D-2010-165	2e AO éolien 2005-03			(0,2)	
	Parc éolien De L'Érable			(0,2)	
D-2014-045	3e AO éolien 2009-02			0,0	
	Renforcement principal			0,0	
	Total Ressources			(0,2)	0,2
	Total Charges + Ressources	(104,3)	(63,7)	(39,3)	(24,4)
	Solde cumulatif 2023				0,0
					(24,4)
	Plus 19% pour les frais d'exploitation et d'entretien				(4,6)
	Contribution requise du Distributeur				(29,0)

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).

Réponse :

1 **Le Transporteur indique que les modalités du service de compensation d'écart de**
2 **réception et du service de compensation d'écart de livraison, telles qu'approuvées**
3 **par la Régie, ont été mises en œuvre le 1^{er} avril 2021.**

4 **Par la suite, Énergie Brookfield Courtage et commercialisation S.E.C a utilisé le**
5 **service de compensation d'écart de réception jusqu'à la cession, le 1^{er} janvier 2022,**
6 **de ses conventions de services de transport de point à point à long terme à**
7 **Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »).**
8 **Ainsi, le Transporteur n'a pas eu l'occasion d'appliquer les modalités de ce service**
9 **auprès de clients pendant « au moins deux ans d'application », tel qu'il est évoqué**
10 **en préambule.**

11 **Par ailleurs, le Transporteur n'a reçu aucun commentaire de la part du seul client**
12 **ayant utilisé ce service durant la période où les modalités ont été appliquées. Il en**
13 **est de même du fournisseur de ce service, soit le Producteur. En conséquence, le**
14 **Transporteur considère que l'application des modalités prévues aux *Tarifs et***
15 ***conditions* était satisfaisante, bien qu'il ne dispose pas d'un historique d'utilisation**
16 **suffisant pour permettre une évaluation plus approfondie.**

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 réglementaires, 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 réglementaires, chef de la gouvernance.

Réponse :

1 **Comme indiqué dans l'attestation signée par la cheffe - Affaires**
2 **juridiques – Conformité d'entreprise et dans le suivi de la décision D-2023-036, la**
3 **vice-présidente Affaires corporatives, juridiques, réglementaires et cheffe de la**
4 **gouvernance exerce son rôle de cheffe de la conformité prévu à l'article 8.6 des**
5 **Normes de conduite par l'entremise de l'unité Conformité d'entreprise⁴. Cette**
6 **dernière est responsable de veiller au respect des Normes de conduite dans**
7 **l'entreprise et de produire et signer le document prévu à l'article 8.7. Cette**
8 **délégation n'enlève pas la responsabilité ultime de la vice-présidente Affaires**
9 **corporatives, juridiques, réglementaires et cheffe de la gouvernance,**
10 **conformément à l'article 8.6.**

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 réglementaires, chef de la gouvernance. Dans l'affirmative, veuillez en produire une copie.

Réponse :

11 **Voir la réponse à la question 10.1.**

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.

⁴ Voir par ailleurs la pièce [B-0034](#) du dossier R-4162-2021 à la page 13 qui précise que le VPE-GACJRG exerce son rôle de Chef de la conformité par l'entremise de la DCE.

Réponse :

1 **Le Transporteur confirme que l'expert est la firme Deloitte, qui a été aussi mandatée**
2 **dans le dossier R-4162-2021.**

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

Réponse :

3 **Le mandat de vérification confié à Deloitte visait à répondre à la demande de la**
4 **Régie au paragraphe 100 de la décision D-2023-036. Ce mandat est reproduit dans**
5 **la section objectifs, à la page 3 du Rapport portant sur les règles et procédures**
6 **d'audit déployées quant au respect des Normes de conduite de transport de la**
7 **référence (iv).**

8 **Ainsi, comme indiqué à la page 3 du rapport de Deloitte, le mandat visait à « obtenir**
9 **un rapport d'expert relativement aux règles et procédures d'audit déployées par**
10 **l'unité Conformité d'entreprise comme demandé par la Régie au paragraphe 100 de**
11 **sa décision D-2023-036. Plus spécifiquement, Deloitte a évalué les règles et**
12 **procédures déployées par Hydro-Québec au regard des bonnes pratiques**
13 **attendues au matière de contrôle interne et en appliquant l'approche définie [par le**
14 **référentiel intégré de contrôle interne COSO et le concept des sept « facteurs de**
15 **conception »] ».**

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

Réponse :

16 **La démarche entreprise par l'expert Deloitte est présentée à la page 3 de leur**
17 **rapport, soit d'évaluer les règles et procédure déployées par Hydro-Québec au**
18 **regard des bonnes pratiques attendues en matière de contrôle interne en appliquant**
19 **l'approche reposant sur le référentiel intégré de contrôle interne COSO et le concept**
20 **des sept « facteurs de conception ». Les experts de Deloitte ont effectué des**
21 **validations auprès de l'unité Conformité d'entreprise. Voir aussi la réponse à la**
22 **question 10.2.1.**

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.

Réponse :

- 1 **Aucun autre mandat n'a été confié à Deloitte en lien avec les Normes de conduite**
2 **de transport.**

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.

Réponse :

- 3 **L'unité Conformité d'entreprise n'a pas fait l'objet d'audit en 2024.**

- 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.

Réponse :

- 4 **Les domaines faisant l'objet d'audit sont déterminés par la vice-présidence audit**
5 **interne.**

- 6 **L'unité Conformité d'entreprise entend respecter les exigences du paragraphe 101**
7 **de la décision D-2023-036 si elle fait l'objet d'un 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.

Réponse :

1 **La formation obligatoire est diffusée par le système d'entreprise utilisé pour**
2 **déployer les formations. Une copie de son contenu est présentée en annexe aux**
3 **présentes.**

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.

Réponse :

4 **Les sujets qui ont fait l'objet d'échange et de sensibilisation ont porté sur les**
5 **mêmes sujets que ceux contenus dans la formation, notamment l'identification des**
6 **fonctions visées et des informations couvertes par les Normes de conduite.**

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.

Réponse :

1 **Réponse du Coordonnateur de la fiabilité**
2 **Depuis le 1^{er} janvier 2024, le Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité**
3 **(CCCF) est abrogé, conformément au paragraphe 84 de la décision D-2023-036**
4 **rendue par la Régie de l'énergie dans le cadre du dossier R-4162-2021.**

5 **Ainsi, les obligations de suivi et de reddition de comptes qui découlaient du CCCF,**
6 **auxquelles la Régie réfère aux références (i) à (iii) et celles prévues aux**
7 **paragrapes 23 de la décision D-2011-132 et 111 de la décision D-2022-146**
8 **(référence (iv) et (v)), ne sont plus applicables dans le cadre réglementaire actuel.**
9 **Ces suivis étaient requis dans le contexte du CCCF, désormais abrogé.**

1 Les Normes de conduite de transport, telles qu'approuvées par la Régie, prévoient
2 à l'article 8.7 un mécanisme de reddition de comptes sous la responsabilité du Chef
3 de la conformité. Ce mécanisme encadre l'ensemble des activités visées par les
4 Normes de conduite de transport, y compris celles décrites au chapitre 7, qui
5 concernent les responsabilités du Coordonnateur et se matérialise, par le dépôt du
6 rapport réalisé par le Chef de la conformité.

7 Par ailleurs, les comptes rendus au RCC du NPCC sont directement acheminés à la
8 Régie par le NPCC, tel que stipulé à la dernière page de ses comptes rendus.

9 Enfin, il est soumis respectueusement que les Normes de conduite de transport
10 visent non plus des structures organisationnelles, mais des fonctions exercées par
11 des employés, qu'il s'agisse de fonction de transport, de marchés de gros ou du
12 Coordonnateur de la fiabilité. En réponse à la demande ponctuelle de la Régie
13 mentionnée à la référence (v), le Coordonnateur soumet qu'il a fourni les
14 informations demandées par la Régie dans les engagements pris à la suite de la
15 rencontre de travail du 17 juin 2025. Cette rencontre concernait les rapports
16 annuels 2022 et 2023 et avait pour but de permettre à la Régie de comprendre
17 l'impact du changement d'une structure par division à la structure intégrée encore
18 en place sur les fonctions de fiabilité.

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 assujetti 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.

Réponse :

19 **Réponse du Coordonnateur de la fiabilité**

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

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.

Réponse :

1 **Réponse du Coordonnateur de la fiabilité**

2 Voir la réponse à la question 11.1.

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.

Réponse :

3 **Dans le cadre de l'évaluation de l'application des articles financiers du Code de**
4 **conduite du Transporteur (le « Code »), la direction Contrôle corporatif élabore**
5 **annuellement un programme d'évaluation, en tenant compte des changements**
6 **réglementaires, des transactions significatives ainsi que des ajustements apportés**
7 **aux processus et au système financier. Les contrôles sont ainsi adaptés en**
8 **conséquence, le cas échéant.**

9 **Ce programme d'évaluation inclut des procédures rigoureuses visant à recueillir**
10 **des éléments probants appropriés et fournissant une assurance raisonnable du**
11 **respect des règles du Code, notamment :**

12 **1. Données comptables (articles 4.11, 4.12, 4.13, 4.14 et 4.15) : Le Transporteur**
13 **doit tenir des registres distincts, justifier les coûts et utiliser le taux du coût**
14 **en capital afin d'établir le coût complet pour les transactions avec des**
15 **affiliés.**

- 1 • Validation de la configuration des clés de répartition appropriées dans le
2 système financier supportant la méthode de cheminement des coûts
3 (MCC).
- 4 • Validation de la gestion des accès pour les personnes autorisées à
5 modifier les données liées au système financier support de la MCC.
- 6 • Réalisation de tests de cheminement des coûts et évaluation des
7 contrôles clés de la MCC.
- 8 2. Transactions avec des entités affiliées du Transporteur (articles 4.19 et
9 4.20) : le Transporteur doit utiliser la politique de prix de cession reconnue
10 pour des transactions de biens, de services, d'actifs ou d'employés détachés
11 avec des affiliés.
- 12 • Réalisation de tests de corroboration basés sur la nature et l'importance
13 relative des transactions.
- 14 3. Politique de prix de cession (articles 5.1, 5.2 et 5.3) : Le Transporteur doit
15 utiliser le coût complet, incluant un rendement sur les actifs pour les
16 transactions avec des affiliés ou une estimation du coût complet
17 (lorsqu'impossible de le déterminer avec précision). En cas de cession
18 d'actifs, le coût comptable ou le prix négocié (en présence de tiers) doit être
19 utilisé. Toute exception doit être justifiée.
- 20 • Réalisation de tests de cheminement des coûts et évaluation des
21 contrôles clés de la MCC.
- 22 • Validation de la configuration des clés de répartition appropriées dans le
23 système financier supportant la MCC.
- 24 • Réalisation de tests de corroboration basés sur la nature et l'importance
25 relative des transactions.
- 26 • Réexécution du calcul de rendement pour la comptabilisation du
27 rendement sur l'avoir.
- 28 4. Procédures touchant l'ensemble des articles financiers du Code (articles
29 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.15, 4,19, 4,20, 5.1, 5.2 et 5.3) :
- 30 • Captation des nouveautés réglementaires et opérationnelles.

- 1 • **Attestation du respect de l'application des articles financiers du Code par**
2 **les directeurs financiers responsables des contrôles financiers des**
3 **services de transport et de distribution.**

4 **La validation du respect de l'application des règles du Code est effectuée par les**
5 **membres de la direction Contrôle corporatif qui sont tous des comptables**
6 **professionnels agréés (CPA). Ceux-ci possèdent de solides compétences et un**
7 **sens éthique élevé. De plus, dans le cadre de leurs activités, les CPA doivent**
8 **respecter les normes déontologiques ainsi que les encadrements législatifs en**
9 **vigueur. Finalement, les CPA ont une obligation de suivre une formation continue**
10 **afin de maintenir leurs compétences à jour.**

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.

Réponse :

11 **Le Transporteur rappelle, que depuis le 1^{er} janvier 2024, les articles contenus au**
12 **Code de conduite du transporteur visent à prévenir que les activités commerciales**
13 **des entités affiliées du Transporteur soient financées, en tout ou en partie, par les**
14 **clients du service de transport, en encadrant les transactions du Transporteur avec**
15 **ses entités affiliées.**

16 **De plus, Hydro-Québec bénéficie d'une structure intégrée depuis 2022, comme**
17 **expliqué au dossier R-4235-2023⁵. Ainsi, le Code de conduite du Transporteur vise**
18 **l'ensemble des directions d'Hydro-Québec. Les transactions du Transporteur avec**
19 **ses entités affiliées sont ciblées dans la vue électrique en utilisant la méthode de**
20 **cheminement de coût adaptée telle qu'autorisée par la Régie dans sa décision D-**
21 **2024-024.**

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 participés.

Réponse :

22 **Les articles 4.16 et 4.17 du *Code de conduite du Transporteur* qui prévoyaient une**
23 **formation sur les aspects comportementaux ont été abrogés et sont maintenant**
24 **intégrés aux Normes de conduite de transport.**

⁵ R-4235-2023, pièce HQT-1, Document 1 ([B-0004](#)), p.7.

1 L'application du Code visant à prévenir l'interfinancement entre le Transporteur et
2 ses entités affiliées est assuré par l'application de la méthode de cheminement des
3 coûts pour l'établissement des charges d'exploitation (MCC adaptée)⁶.

4 En 2023, lors de l'implantation de la MCC adaptée, plusieurs rencontres et
5 formations ont été effectuées au sein des équipes de la Direction Financière afin
6 d'assurer la compréhension commune et l'application rigoureuse des principes
7 comptables découlant du nouveau modèle de MCC adaptée.

8 Depuis l'implantation, la formation se fait en continu considérant les résultats des
9 contrôles internes et les enjeux opérationnels dans l'objectif d'assurer l'évaluation
10 adéquate du coût complet des activités ainsi que le cheminement des coûts vers la
11 vue électrique. Le Transporteur précise qu'il n'a pas tenu de registre sur le nombre
12 de séances de formation ou le nombre d'employés y ayant participé en 2024.

12.4 Veuillez déposer les cahiers, manuels ou documents qui ont servi à la formation annuelle des employés visés par le Code.

Réponse :

13 **Voir la réponse à la question 12.3.**

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.

Réponse :

14 **Voir la réponse à la question 12.3.**

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.

Réponse :

15 **Voir la réponse à la question 12.3.**

⁶ R-4235-2023, [D-2024-024](#).

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.

Réponse :

1 **L'écart entre les montants de mises en service réels de la référence (i) et ceux**
2 **prévisionnels de la référence (iii) ne peut être attribué uniquement à la rubrique**
3 **« *Autres mise en service* ». En effet, cette rubrique inclut un facteur de glissement**
4 **de 160 M\$, établi en fonction des mises en service prévues pour l'année 2024.**

5 **Le Transporteur tient à réitérer que, dans le cadre de ses activités courantes et**
6 **compte tenu du volume de projets sous sa responsabilité, il est normal que certains**
7 **projets présentent des écarts par rapport aux dates de mise en service initialement**
8 **prévues.**

9 **Pour une compréhension plus juste, il faut considérer l'écart global sur l'ensemble**
10 **des mises en service de projets nécessitant une autorisation spécifique de la Régie.**

1 **En 2024, cet écart s'élève à 99 M\$, soit la différence entre les MES réelles de 891 M\$**
2 **et le niveau autorisé de 991⁷ M\$. Cet écart s'explique majoritairement par le report**
3 **de la mise en service du projet d'intégration du parc éolien Apuiat, dont le montant**
4 **totalise 72 M\$, tel que présenté au tableau 12 de la pièce HQT-2, document 2⁸.**

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.

Réponse :

5 **Comme mentionné dans la réponse à la question 13.1, l'écart entre les montants de**
6 **mises en service réels de la référence (ii) et ceux prévisionnels de la référence (iv)**
7 **ne peut pas être attribué uniquement à la rubrique « *Autres mise en service* ». En**
8 **effet, cette rubrique intègre le facteur de glissement de 353 M\$, lequel est établis en**
9 **fonction des mises en service prévues pour l'ensemble des projets concernés.**

10 **Pour une compréhension plus juste, il faut considérer l'écart global des mises en**
11 **services de tous les projets – autres. Celui-ci s'élève à 36 M\$, soit la différence entre**
12 **les MES prévues de 990 M\$ et les MES réelles de 1026 M\$.**

13 **Au total, l'écart combiné entre les mises en service prévues et réelles des projets à**
14 **autorisation spécifique et autres projets est de 63 M\$, sur un montant prévu de**
15 **1 984 M\$ 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.

⁷ Incluant l'ajustement prévu au paragraphe 413 de la [D-2022-053](#).

⁸ Pièce [B-0018](#), p. 17.

(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.

Réponse :

1 **Le Transporteur précise que les explications relatives aux écarts de coûts et aux**
2 **événements clés du projet, telles que présentées à la Régie lors de l'audience du**
3 **dossier R-4270-2024 du 21 novembre 2024⁹ demeurent inchangées. Par ailleurs, le**
4 **coût final du projet reste conforme à la dernière prévision, sans dépassement**
5 **anticipé.**

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.

Réponse :

6 **Le Transporteur comprend, à la lecture de la référence (ii), que celle-ci concerne le**
7 **dossier R-4270-2024. Le litige est toujours en cours. Sous toutes réserves, le**
8 **Transporteur anticipe la conclusion d'un règlement avec le fournisseur d'ici la fin**
9 **de l'année 2025.**

⁹ R-4270-2024, pièces [B-0213](#) et [A-0086](#).

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	av-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	av-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.

Réponse :

- 1 **Les travaux qui ont nécessité un report des mises en service sont principalement**
- 2 **le remplacement de transformateurs de mesure de courant et de tension, les**
- 3 **isolateurs de jeux de barres, le transfert des commandes et protections du**

1 **bâtiment 2 et 3 vers le bâtiment 15, et le réaménagement de salles dans le**
2 **bâtiment 13 pour les besoins d'exploitation.**

3 **Ces changements dans l'échéancier des travaux ne modifient pas l'objectif du**
4 **projet et tous les remplacements d'équipements prévus au projet seront réalisés.**

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.

Réponse :

5 **Le report de la mise en service finale en 2027 n'a pas d'impact sur la fiabilité, la**
6 **performance et l'exploitation du réseau.**

15.2.1. Veuillez élaborer sur l'état de l'ensemble des automatismes et des équipements d'appareillages, notamment des systèmes de protection.

Réponse :

7 **L'ensemble des automatismes, notamment des systèmes de protection du poste**
8 **315-120 kV, ont été ou seront remplacés dans le cadre du projet en cours. Quant**
9 **aux appareillages, les transformateurs de mesure de courant et de tension ont été**
10 **majoritairement remplacés.**

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.

Réponse :

11 **Le report de la mise en service finale en 2027 n'entraîne pas la mise en place de**
12 **mesures d'atténuation.**

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.

Réponse :

13 **En raison de contraintes d'exploitation et de disponibilité limitée du réseau, entre**
14 **autres causée par les feux de forêt en 2023, le Transporteur n'a pas pu obtenir les**
15 **retraits requis pour réaliser certains travaux planifiés en 2023 et 2024. Les**

1 remplacements de ces équipements ont été initialement reportés en 2025 et en
2 2026.

3 Enfin, la mise en service finale a été reportée en 2027 à la suite des refus des retraits
4 nécessaires aux travaux.

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).

Réponse :

1 **Le Transporteur confirme que l'échéancier indiqué à la référence (ii) est toujours**
2 **valable. Il précise également que le décalage à la suite de problèmes de jeux de**
3 **barres était limité à un report en 2024. Les mises en service en 2025 concernent des**
4 **automatismes pour 3 postes connexes.**

5 **Une demande de prolongation de la période de confidentialité avisant la Régie de**
6 **la date de mise en service finale du projet a été déposée par le Transporteur**
7 **le 11 septembre 2025.**

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.

Réponse :

8 **Le coût final prévisionnel du projet est toujours de l'ordre de 227 M\$.**

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.

Réponse :

1 **La mise en service du Projet a été complétée en 2024 et confirmée à la Régie par la**
2 **lettre déposée le 22 mai 2025.**

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).

Réponse :

3 **Voir la réponse à la question 17.1.**

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.

Réponse :

1 **La mise en service finale est toujours prévue en 2025 tel que mentionné à la**
 2 **référence (i).**

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.

Réponse :

3 **Environ 20 % de la charge prévue en haute tension s'est concrétisée durant l'hiver**
 4 **2023-2024. La charge prévue se répartit entre plusieurs clients, dont un chantier**
 5 **d'envergure dont l'échéancier a été prolongé et la mise en service a débuté lors de**
 6 **la pointe 2024-2025. La charge de ce client continuera à augmenter de façon**
 7 **graduelle dans les prochaines années.**

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).

Réponse :

1 **Le report de mises en service du projet est attribuable au retard du client du**
2 **Transporteur.**

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.

Réponse :

3 **Dans le cadre du projet de construction du nouveau poste de Côte Saint-Luc, la**
4 **surchauffe du marché s'est manifestée lors de l'appel d'offre, où un seul**
5 **soumissionnaire qualifié a montré son intérêt. Cette faible concurrence, symptôme**
6 **d'un marché saturé, a fait grimper les coûts. Les catégories de coûts impactées par**
7 **cette hausse sont les coûts externes, principalement l'approvisionnement et les**
8 **travaux.**

- 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.

Réponse :

- 1 **Les travaux au poste Missikapit en lien avec l'intégration du parc éolien Apuiat**
2 **n'ont pas été reportés.**

1 **Les travaux au poste Missikapit pour assurer la pérennité du poste de la Pentecôte**
2 **ont cependant été reportés de 2024 à 2025 dû à une problématique avec le**
3 **transformateur T1 à 161-25 kV rencontrée lors de sa mise sous tension. Ce report**
4 **ne découle pas de la problématique rencontrée par le promoteur.**

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.

Réponse :

5 **Les correctifs au modèle de simulation ont été apportés par le manufacturier**
6 **d'éolienne.**

7 **Le Transporteur n'entrevoit pas de risque particulier en lien avec les modèles de**
8 **simulation pour les autres projets.**

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.

Réponse :

9 **La mise sous tension initiale du poste du parc éolien Apuiat a bien été réalisée en**
10 **septembre 2024. La mise en service commerciale du Parc éolien est quant à elle**
11 **repoussée à l'automne 2025, à une date à préciser par le promoteur.**

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.

Réponse :

12 **Voir la réponse à la question 21.1.**

13 **L'échéancier de ces travaux a été révisé. Le démantèlement est maintenant prévu**
14 **se terminer en décembre 2026.**

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.

Réponse :

- 1 **L'impact favorable du projet sur la fiabilité et sur la qualité de service est reporté**
2 **d'un an et se matérialisera lors des mises en service de la section à 161-25 kV du**
3 **poste Missikapit.**

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.

Réponse :

- 4 **Aucune mesure d'atténuation particulière n'est mise en place par le Transporteur.**
5 **Le poste de la Pentecôte reste en exploitation environ un an de plus que prévu à**
6 **l'échéancier initial.**

Annexe 1 de la réponse à la question 10.4.1

Bienvenue à la formation

Normes de conduite de transport

 15 min.



OBJECTIFS DE LA FORMATION

- Reconnaître les **fonctions et les informations visées** par les Normes.
- Distinguer **les quatre principales règles de conduite** énoncées dans les Normes.



SUJETS ABORDÉS

1 Employés visés par les Normes

2 Quatre règles générales des Normes

3 Mise en œuvre et particularités



EMPLOYÉS VISÉS PAR LES NORMES

Cliquez sur les images pour obtenir une description des fonctions.

Fonction de Transport



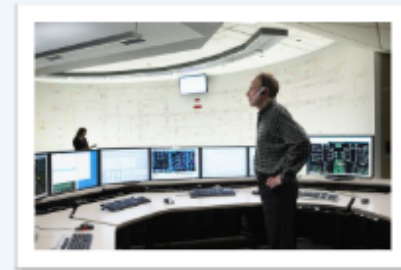
FT

Fonction de Marchés de gros



FMG

Fonction de Coordonnateur de la fiabilité



Le Personnel



Qu'entend-on par un employé exerçant une Fonction de transport?



Un employé qui travaille **activement** et **personnellement, de façon quotidienne**, à la planification, direction, organisation, ou exécution d'opérations de transport.

EXEMPLES D'ACTIVITÉS EFFECTUÉES PAR DES EMPLOYÉS EXERÇANT UNE FONCTION DE TRANSPORT

- **Exploitation** du réseau de transport en temps réel
- **Demandes de retrait** qui affectent les capacités de transfert aux interconnexions
- **Stratégies** d'exploitation
- Commercialisation des **services de transport d'électricité**
- **Soutien informatique** au CCR, en continu 24 / 7
- **Maintien de la fiabilité** du réseau de transport
- Réalisation des **études d'impact** sur le réseau pour les **demandes de transport** aux interconnexions
- Établissement des **normes de fiabilité** de l'Interconnexion Québec auprès de la Régie



Qu'entend-on par un employé exerçant une Fonction de marchés de gros?

i

Un employé qui travaille **activement** et **personnellement, de façon quotidienne** à la vente et à l'achat d'électricité sur les marchés de gros en utilisant les interconnexions.

Les employés travaillant au **parquet des transactions** sont les seuls employés considérés comme exerçant une Fonction de marchés de gros.

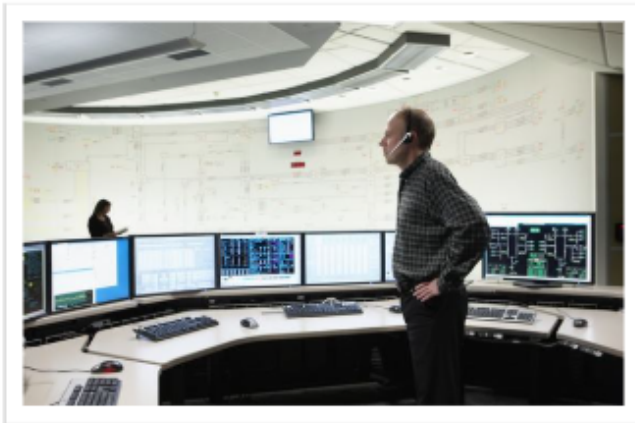




Qu'entend-on par le « Personnel » ?



Le Personnel est défini comme étant les employés **sous l'autorité du Coordonnateur de la fiabilité**, ainsi que **tout autre employé effectuant des tâches reliées à la fonction** de Coordonnateur de la fiabilité.



En toute circonstance, la **fiabilité du réseau** demeure la **priorité** du Personnel, notamment lors des **situations d'urgence** qui pourraient mettre en péril la fiabilité du réseau.



Le Personnel doit **toujours agir dans l'intérêt** fondamental du rôle et des fonctions **du Coordonnateur de la fiabilité**.

ACTIVITÉ

Glissez et déposez chaque activité/description dans la bonne fonction, puis cliquez sur VALIDER.

Fonction de transport

Zone de dépôt

Employés travaillant au parquet des transactions

Employés effectuant des tâches reliées à la fonction de Coordonnateur de la fiabilité

Fonction de marchés de gros

Zone de dépôt

Employés sous l'autorité du Coordonnateur de la fiabilité

Exploitation du réseau de transport en temps réel

Personnel

Zone de dépôt

Commercialisation des services de transport d'électricité

Soutien informatique au CCR, en continu 24 / 7

ACTIVITÉ

Glissez et déposez chaque activité/description dans la bonne fonction, puis cliquez sur VALIDER.

Fonction de transport

Commercialisation des services de transport d'électricité

Soutien informatique au CCR, en continu 24 / 7

Exploitation du réseau de transport en temps réel

Fonction de marchés de gros

Employés travaillant au parquet des transactions

Zone de dépôt

Personnel

Employés sous l'autorité du Coordinateur de la fiabilité

Employés effectuant des tâches reliées à la fonction de Coordinateur de la fiabilité

Zone de dépôt

QUATRE RÈGLES GÉNÉRALES

Cliquez sur les boutons pour en apprendre d'avantage.

NON-DISCRIMINATION

Le Transporteur doit traiter tous ses clients de transport de manière juste et impartiale.

INDÉPENDANCE

Les Employés exerçant une Fonction de transport doivent travailler indépendamment des employés exerçant une Fonction de marchés de gros.

NON-DIVULGATION

Toute Information non publique de la Fonction de transport ne peut être divulguée aux employés exerçant une Fonction de marchés de gros, sauf pour certaines exceptions.

TRANSPARENCE

Tous les clients de transport doivent obtenir un accès égal à l'information, sauf pour certaines exceptions.



Règle de non-discrimination

1. Le **Transporteur** doit traiter tous les **clients de transport**, affiliés ou non, sans discrimination indue.



Tous les Services de transport fournis par le Transporteur doivent **respecter** les dispositions prévues aux « **Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec** » dont:

- Ne pas accorder une préférence en matière de prix, programmation, priorité, etc.
- Traiter des demandes de services de transport semblables de la même manière et dans des délais équivalents.

2. Le **Personnel** doit traiter tous les **utilisateurs du réseau** de manière équitable et non discriminatoire.



Le Personnel **ne doit pas favoriser**:

- Des intérêts commerciaux, au détriment de la fiabilité.
- L'intérêt d'un Utilisateur du réseau, au détriment d'un autre.
- L'intérêt du Transporteur et des entités affiliées, au détriment des autres.



Règle d'indépendance

1. Il est **interdit à un employé exerçant une Fonction de transport** d'autoriser un employé exerçant une:



- Fonction de transport à exécuter une Fonction de marchés de gros.
- Fonction de marchés de gros à exécuter une Fonction de transport.
- Fonction de marchés de gros à accéder au CCR ou à des Installations semblables, d'une manière qui diffère de l'accès offert aux autres clients de transport.

2. Il est **interdit au Personnel** d'autoriser un Utilisateur du réseau à:



- Participer directement aux opérations du Coordonnateur de la fiabilité.
- Remplir des fonctions de Coordonnateur de la fiabilité.
- Accéder au CCR ou à des installations semblables utilisées pour des opérations de transport ou aux fonctions de fiabilité, d'une manière qui diffère, de quelque façon que ce soit, de l'accès offert aux autres utilisateurs du réseau.



Le Transporteur est défini comme Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité au sens de la Loi.

Règle de non-divulagation

Cliquez sur le bouton orange pour des exemples d'informations non publiques de la Fonction de transport. Le bouton Fermer apparaîtra lorsque le bouton orange sera visité.



Les **informations non publiques de la Fonction de transport** NE peuvent PAS être divulguées aux employés exerçant une Fonction de marchés de gros.

En plus des employés exerçant une **Fonction de transport et le Personnel**, les **employés** suivants sont également tenus de respecter la règle de non-divulagation:

- ✓ Un employé dont les fonctions exigent la prise en compte de **données stratégiques d'entreprise**.
- ✓ Un employé qui **pourrait avoir accès à ces informations**.

i

Dès qu'une information est **publiée sur le site Web** de l'entreprise **ou dans OASIS**, elle est automatiquement **considérée publique**.

Exemples d'Informations non publiques de la Fonction de transport

i

Une information non-publique de la Fonction de transport est une information privilégiée au niveau du réseau de transport qui affecte les capacités de transfert aux interconnexions et qui peut procurer un avantage concurrentiel à un employé exerçant une Fonction de marchés de gros.

Exemples d'informations non publiques de la Fonction de transport



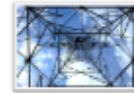
Les **renseignements** sur les **clients du service de transport** (transactions prévues, renseignements commerciaux obtenus auprès d'un client, etc.)



L'**exploitation du réseau** de transport en lien avec les capacités de transfert aux interconnexions (ex.: limites de transit).



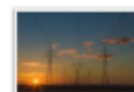
La **maintenance du réseau** de transport qui affecte les capacités de transfert aux interconnexions (ex.: retrait et état planifiés des appareils).



La planification, l'exploitation, la direction, **à court terme**, du réseau de transport affectant les capacités de transfert aux interconnexions.



L'**état du réseau de transport** qui affecte les capacités de transfert aux interconnexions.



Les **études d'impact** ayant un effet sur les capacités de transfert aux interconnexions.





Règle de transparence

La règle de transparence exige une publication immédiate sur le site Web d'un avis signalant la divulgation des informations non publiques de la Fonction de transport.

- Information non publique **de la Fonction de transport** lorsque divulguée à un employé exerçant une Fonction de marchés de gros
- Information non publique **d'un client de transport**
- Information sur une **infrastructure énergétique critique**

Un guide d'application fournissant davantage d'information est disponible à l'adresse: [Conformité | Séparation fonctionnelle.](#)

ACTIVITÉ

En vertu des principes vus précédemment, quelles situations **contreviennent** aux règles des Normes de conduite?

Sélectionnez la ou les bonne(s) réponse(s) et cliquez sur VALIDER.

- Afin de préparer la pointe à venir, une rencontre est tenue avec des employés de la Fonction de marchés de gros dans une salle de réunion au CCR.
- Sachant qu'un retrait à une interconnexion durera moins longtemps que prévu, un employé du CCR en informe ses collègues de la Fonction de marchés de gros.
- Une réunion est tenue entre des employés de la Fonction de transport et des employés chargés de la planification stratégique des réseaux à long terme afin de permettre une planification intégrée.

ACTIVITÉ

En vertu des principes vus précédemment, quelles situations **contreviennent** aux règles des Normes de conduite?

Sélectionnez la ou les bonne(s) réponse(s) et cliquez sur VALIDER.

- Afin de préparer la pointe à venir, une rencontre est tenue avec des employés de la Fonction de marchés de gros dans une salle de réunion au CCR.
- Sachant qu'un retrait à une interconnexion durera moins longtemps que prévu, un employé du CCR en informe ses collègues de la Fonction de marchés de gros.
- Une réunion est tenue entre des employés de la Fonction de transport et des employés chargés de la planification stratégique des réseaux à long terme afin de permettre une planification intégrée.

Une rencontre pour la préparation de la pointe et la participation d'employés exerçant une Fonction de transport et une Fonction de marchés de gros est permise par les Normes de conduite. Toutefois, un employé exerçant une Fonction de marchés de gros ne peut accéder au CCR ou à des installations semblables utilisées pour des opérations de transport d'une manière qui diffère de l'accès offert aux autres clients de transport.

L'information non publique de la Fonction de transport doit être communiquée à tous les clients de transport en même temps. Si un retrait dure moins longtemps que prévu, il faut que l'information soit affichée dans OASIS et non communiquée à un employé de la Fonction de marchés de gros.

Les employés chargés de la planification stratégique peuvent obtenir l'information mais ne doivent pas la divulguer aux employés de la Fonction de marchés de gros.



Bonne réponse

Félicitations! Vous avez sélectionné les bonnes réponses.

CONTINUER

ACTIVITÉ

Par erreur, un employé du CCR réalise qu'il a informé un employé au parquet de transactions énergétiques du retour d'une ligne d'interconnexion une journée plus tôt que prévu. Que doit-il faire?

Sélectionnez la bonne réponse et cliquez sur VALIDER.

- Faire semblant de rien pour éviter les représailles.
- Vérifier s'il est possible de retarder le retour de la ligne d'interconnexion à la journée qui avait été prévue.
- Rappeler l'employé pour lui indiquer de ne pas utiliser cette information.
- Publier immédiatement sur le Site Web un avis signalant la divulgation des Informations non publiques de la FT.

ACTIVITÉ

Par erreur, un employé du CCR réalise qu'il a informé un employé au parquet de transactions énergétiques du retour d'une ligne d'interconnexion une journée plus tôt que prévu. Que doit-il faire?

Sélectionnez la bonne réponse et cliquez sur VALIDER.

- Faire semblant de rien pour éviter les représailles.
- Vérifier s'il est possible de retarder le retour de la ligne d'interconnexion à la journée qui avait été prévue.
- Rappeler l'employé pour lui indiquer de ne pas utiliser cette information.
- Publier immédiatement sur le Site Web un avis signalant la divulgation des Informations non publiques de la FT.



Bonne réponse

Félicitations! Vous avez sélectionné les bonnes réponses.

CONTINUER

MISE EN OEUVRE ET PARTICULARITÉS

Mesures d'urgence



En **cas d'urgence affectant la fiabilité du réseau**, les employés exerçant une Fonction de transport et le Personnel doivent prendre les mesures nécessaires afin que le réseau continue de fonctionner.

Signalement des situations de non-conformité



- **Normes de conduite de transport:** signalement à l'unité conformité ([<DCENormesdeconduite@hydroquebec.com>](mailto:DCENormesdeconduite@hydroquebec.com)).
- **Normes de fiabilité:** signalement à l'[unité affaires réglementaires du coordonnateur de la fiabilité](#).

POUR EN SAVOIR PLUS

Questions et demandes d'avis d'interprétation



Pour les **questions** et **demandes d'avis d'interprétation** concernant les Normes de conduite de transport ou la présente formation, merci de communiquer avec l'équipe Normes de conduite:
DCENormesdeconduite@hydroquebec.com.

Consulter les normes de conduite de transport et les différents outils disponibles



Pour consulter les **Normes de conduite de transport**: [Conformité](#) | [Séparation fonctionnelle](#).

ENGAGEMENT

Pour **compléter cette formation**, vous devez vous **engager à respecter les Normes de conduite de transport**.

Veillez cocher la case suivante pour signifier votre engagement.

- Je m'engage à respecter les Normes de conduite de transport.



Cette case doit être cochée pour que la formation soit enregistrée comme étant complétée.

Félicitations !
Vous avez complété la formation ■

