

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À  
HYDRO-QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA MODIFICATION DES  
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT**

---

**PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES**

- 1. Référence :** Pièce B-0040, réponse à la Régie concernant US GAAP, p. 1 et 2.

**Préambule :**

*« Hydro-Québec analyse et évalue présentement de façon détaillée l'incidence du passage aux US GAAP, tant pour les états financiers statutaires que pour les états financiers réglementaires. Cette analyse, lorsqu'elle sera terminée, devra être présentée aux auditeurs afin d'être approuvée. »*

*Le Transporteur et le Distributeur prévoient être en mesure de présenter à la Régie une demande relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux US GAAP en décembre 2014 ou en janvier 2015. À ce jour, la transition aux US GAAP ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les tarifs.*

*À l'instar du Distributeur, le Transporteur ne prévoit pas amender sa demande tarifaire pour l'année 2015 mais évalue toutefois la possibilité de demander à la Régie la création d'un compte d'écarts afin d'y comptabiliser les impacts relatifs à l'incidence de l'adoption des US GAAP. »*

**Demandes :**

- 1.1** Veuillez indiquer si le maintien de la comptabilisation des ATR (activités à tarifs réglementés) est permis selon les normes IFRS.
- 1.2** Veuillez informer la Régie de la position de l'IASB à ce sujet.
- 1.3** Veuillez indiquer si d'autres entreprises à tarif réglementé canadiennes ont adopté les normes US GAAP.

## CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

### Charges brutes directes – Masse salariale

- 2. Références :**
- (i) B-0016, p. 26;
  - (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0028, p. 14;
  - (iii) B-0016, p. 12.

**Préambule :**

- (i) *« Abolition du régime d'intéressement à compter de 2014. Intégration du régime d'intéressement équivalent à 4,20 % dans le salaire de base pour 2015. »*
- (ii) Pour l'année témoin 2014, la rubrique « Régime d'intéressement corporatif » totalise 7,8 M\$.
- (iii) Pour l'année de base 2014, aucun montant ne figure à la rubrique « Régime d'intéressement corporatif ».

**Demande :**

- 2.1** Veuillez expliquer l'écart de prévision de 7,8 M\$ entre l'année autorisée 2014 et l'année de base 2014, en prenant en considération que l'intégration du régime d'intéressement s'est effectuée dans le salaire de base pour 2015 seulement.

- 3. Références :**
- (i) B-0043, R11.5. p. 24;
  - (ii) B-0016, figure 1, p. 16;
  - (iii) B-0016, figure 1, p. 15.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur mentionne que la réduction d'effectifs en « ÉTC » pour l'année 2012 correspond en grande partie aux départs à la retraite.
- (ii) Le nombre réel de départs à la retraite pour 2013 s'élève à 193 effectifs, tandis que le nombre prévu de départs à la retraite totalise 296 effectifs pour les années 2014 et 2015.
- (iii) Le Transporteur démontre l'évolution de son effectif en « ÉTC ».

**Demandes :**

- 3.1** Veuillez confirmer que pour l'année 2012, les départs de 199 « effectifs » se sont traduits en une baisse de 181 « ÉTC ».
- 3.2** Veuillez préciser le nombre réel de départs à la retraite en 2013, évalué en « ÉTC ».
- 3.3** Veuillez préciser le nombre prévu de départs à la retraite en 2014 et en 2015, évalué en « ÉTC ».
- 4. Références :**
- (i) B-0043, R11.1, p. 22 et 23;
  - (ii) Dossier R-3777-2011, B-0068, R.11.1, p. 21;
  - (iii) B-0043, R11.1, p. 22 et 23.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaires de base.
- (ii) Le Transporteur répond à la DDR de l'UMQ : « *La prévision de la masse salariale est basée sur l'effectif en équivalent temps complet annuel (ÉTC). L'ÉTC ne représente aucun poste vacant dans les projections des salaires de base et de la masse salariale.* »
- (iii) Le Transporteur affirme que l'ÉTC représente des heures rémunérées par des employés au travail. [nous soulignons]

**Demande :**

- 4.1** Veuillez préciser et expliquer de quelle manière le Transporteur tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaire de base, puisque selon ses réponses aux DDR (références (ii) et (iii)) : la prévision des salaires de base est basée sur l'ÉTC, l'ÉTC ne représente que des effectifs au travail, et aucun poste vacant n'est considéré par le Transporteur dans ses projections des salaires de base.

- 5. Références :** (i) B-0043, R9.2, p. 19;  
(ii) B-0043, R11.1, p. 22 et 23.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur confirme qu'il tient compte de l'effet du renouvellement de la main d'œuvre et du mouvement de personnel dans ses prévisions.
- (ii) Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaires de base.

**Demande :**

- 5.1** Veuillez effectuer une démonstration chiffrée illustrant que le Transporteur tient compte des départs à la retraite prévus en 2014 et en 2015, dans ses prévisions des salaires de base pour 2014 et 2015.

- 6. Références :** (i) B-0016, p. 13;  
(ii) B-0016, p. 16;  
(iii) B-0016, figure 1, p. 16;  
(iv) B-0043, p. 23.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur indique avoir exceptionnellement inclus un facteur d'ajustement ponctuel afin d'améliorer l'acuité des prévisions au niveau des salaires de base. Ce facteur correspond à une indexation négative de 2,4 M\$ en 2014 et 2,5 M\$ en 2015, soit 1 %.
- (ii) Le Transporteur précise que « *pour diverses raisons, les prévisions d'embauche d'effectifs peuvent ne pas se matérialiser durant une année.* »
- (iii) En 2014 et en 2015, 163 et 133 départs à la retraite sont prévus respectivement (postes prévus devenant vacants).
- (iv) Le Transporteur effectue une ventilation de l'augmentation d'effectifs pour 2014 (+ 83 ÉTC) et pour 2015 (+ 110 ÉTC). Selon la ventilation effectuée, il n'y a aucun départ à la retraite de prévu en ÉTC.

**Demandes :**

- 6.1** Veuillez préciser et commenter si le facteur ponctuel de 1 % est considéré par le Transporteur comme un taux de postes devenant vacants en 2014 et 2015 (relatif aux postes qui ne sont prévus ne pas être comblés durant les années 2014 et 2015).

**6.2** Veuillez expliquer le calcul du facteur de 1 % (les hypothèses soutenant le calcul du taux de 1 %).

**6.3** Considérant le nombre élevé de départs à la retraite prévus en 2014 et en 2015 (référence (iii)), veuillez préciser si le Transporteur a modifié son approche de prévision des salaires de base au présent dossier tarifaire (hormis le facteur de 1 % à la référence (i), afin de tenir compte : du nombre de postes vacants dû aux départs à la retraite prévus, du non-comblement de postes planifié et du retard de comblement de postes.

Dans l'affirmative, veuillez décrire cette approche, et préciser l'amélioration apportée à la justesse de la prévision des salaires de base pour 2014 et 2015.

Dans la négative, veuillez indiquer si le Transporteur a l'intention de modifier son approche afin d'inclure une provision récurrente à cet effet dans ses prochains dossiers tarifaires. Veuillez commenter cette possibilité.

**6.4** Bien que selon le Transporteur, les prévisions d'embauche peuvent ne pas se matérialiser durant une année (référence (ii)), veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur ne prévoit aucun départ à la retraite en ÉTC (référence (iv)).

#### **Charges brutes directes – Autres charges directes**

- 7. Références :**
- (i) Pièce B-0043, R13.1, p. 26;
  - (ii) Pièce B-0016, p. 6.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur explique la baisse de 9,7 M\$ (- 19 %) entre l'année de base 2013 et l'année historique 2013 « *par le retard occasionné par le contexte opérationnel ainsi que des défis de mise en œuvre* ».

(ii) « *Le Transporteur a dû ordonnancer différemment ses activités durant l'année 2013 basé sur l'évaluation du risque de défaillance de ses équipements établi selon le niveau de probabilité de défaillance et l'impact potentiel sur le réseau.*

*Pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, le Transporteur poursuivra ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau. »*

**Demandes :**

**7.1** Veuillez commenter les défis de mise en œuvre entourant les activités de maintenance et interventions prévues, pour 2014 et pour 2015.

**7.2** Veuillez commenter le rythme de réalisation des travaux ayant été effectués à ce jour (depuis 2013).

- 8. Références :** (i) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0029, p. 8;  
 (ii) Pièce B-0017, p. 8.

**Préambule :**

(i) Le tableau 5 présente l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2011 à 2014.

**Tableau 5  
 Amortissement (M\$)**

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Immobilisations corporelles en exploitation	849,6	865,9	906,8	964,2
Actifs incorporels	22,3	27,9	31,9	38,3
Actifs réglementaires	1,1	1,0	1,0	1,0
Coût non amorti des services passés		27,9		
Retraits d'actifs	89,2	66,2	65,0	70,0
Radiation de projets	4,4	10,7	10,0	10,0
Frais reportés	(4,4)	(4,8)	(4,7)	(7,7)
<b>Total</b>	<b>962,2</b>	<b>994,8</b>	<b>1 010,0</b>	<b>1 075,8</b>

(ii) Le tableau 5 présente l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2013 à 2015.

**Tableau 5**  
**Amortissement (M\$)**

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Immobilisations corporelles en exploitation	882,6	950,6	983,2
Actifs incorporels	30,0	39,2	43,6
Actifs réglementaires	1,0	1,0	1,0
Retraits d'actifs	49,4	70,0	55,0
Radiation de projets	6,3	10,0	10,0
Frais reportés	(4,8)	(7,8)	(13,8)
<b>Total</b>	<b>964,5</b>	<b>1 063,0</b>	<b>1 079,0</b>

**Demandes :**

- 8.1** Veuillez justifier l'écart de prévision de - 13,6 M\$ entre l'année témoin 2014 (référence (i)) et l'année de base 2014 (référence (ii)), pour la rubrique « Immobilisation corporelle en exploitation ».
- 8.2** Veuillez justifier la hausse prévue de + 32,6 M\$ (+ 3,4 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, pour la rubrique « Immobilisations corporelles en exploitation ». (tableau référence (ii))
- 8.3** Veuillez justifier la hausse prévue de + 4,4 M\$ (+ 11,2 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, pour la rubrique « Actifs incorporels ». (tableau référence (ii))

- 9. Références :** (i) Pièce B-0017, p. 8;  
 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0029, p. 8.

**Préambule :**

(i) « La hausse de 100,6 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation entre les années 2013 et 2015 s'explique par les éléments suivants :

- Une hausse de 19,3 M\$ est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité du registre des immobilisations du Transporteur. » [nous soulignons]

(ii) « La hausse de 57,4 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation entre l'année 2013 et l'année 2014 s'explique par les éléments suivants :

- *Une hausse de 21,5 M\$ est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur.* » [nous soulignons]

**Demandes :**

- 9.1** La Régie comprend que le Transporteur exécute des travaux de corroboration des actifs et de révision de la durée d'utilité des actifs en conformité avec son plan quinquennal, dont l'exercice remonte à 2009. Veuillez indiquer la date de fin des travaux.
- 9.2** Veuillez indiquer la dépense d'amortissement (réelle et prévue) liée aux travaux de mise en conformité à effectuer au registre comptable des actifs du Transporteur, à partir de l'année 2011 (dépenses réelles 2011 à 2013, dépenses prévues 2014 et 2015).

## ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

### Actifs incorporels

**10. Référence :** Pièce B-0018, p. 9.

**Préambule :**

Pour la rubrique « Logiciels », le Transporteur demande une hausse de 6,5 M\$ (+ 5,5 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015. Le Transporteur ne fournit aucune explication pour l'augmentation prévue en 2015.

**Demande :**

**10.1** Veuillez justifier la hausse de 6,5 M\$ pour la rubrique « Logiciels ».

### Autres actifs – Contributions internes et autres

- 11. Références :**
- (i) Pièce B-0031, p. 11 et 12;
  - (ii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22;
  - (iii) Dossier R-3905-2014, B-0037, tableau 2, p. 7;
  - (iv) Pièce B-0043, R.20.1, p. 32.



**Préambule :**

(i) « Le Transporteur présente dans les tableaux suivants l'évaluation demandée pour les années 2013, 2014 et 2015. Selon la présente évaluation, une contribution du Distributeur serait requise pour les années 2014 et 2015. Cependant, celles-ci ne seront confirmées qu'en début des années suivantes, soit respectivement au premier trimestre de 2015 et de 2016, avec les coûts réels des mises en service effectivement réalisées durant les années 2014 et 2015. »

Le Transporteur présente aux tableaux 6 à 8, l'évaluation de la contribution requise du Distributeur.

Année 2013 : n/a  
Année 2014 : 217,9 M\$  
 Année 2015 : 71,4 M\$

(ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation pour 2015. La contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur totalise (217,9) M\$.

(iii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement, dont une mise en service au montant de 217,9 M\$ en 2015.

**Tableau 2 :  
 Évolution des contributions à des projets de raccordement (M\$)**

	Solde au 01/01/2013	MES 2013	AmorL 2013	Solde au 31/12/2013	MES 2014	AmorL 2014	Solde au 31/12/2014	MES 2015	AmorL 2015	Solde au 31/12/2015
<b>VILLAGE CRI WASKAGANISH</b>	65,2		(2,2)	63,0		(2,2)	60,8		(2,2)	58,6
Coûts de raccordement	58,3		(1,7)	56,6		(1,7)	54,9		(1,7)	53,2
Charges d'entretien et d'exploitation	6,9		(0,5)	6,4		(0,5)	5,9		(0,5)	5,4
<b>PREMIER APPELS D'OFFRES ÉOLIEN AVO 2003-02</b>		31,4		31,4		(1,6)	29,8		(1,6)	28,2
Coûts de raccordement		27,3		27,3		(1,4)	25,9		(1,4)	24,5
Charges d'entretien et d'exploitation		4,1		4,1		(0,2)	3,9		(0,2)	3,7
<b>PROJETS EN CROISSANCE DU TRANSPORTEUR</b>								217,9	(4,8)	213,1
Coûts de raccordement								189,5	(3,8)	185,7
Charges d'entretien et d'exploitation								28,4	(1,0)	27,4
<b>AUTRES CONTRIBUTIONS</b>	8,1	1,5	(0,0)	9,5	(4,7)	(0,0)	4,9	(5,9)	0,3	(0,7)
Contributions internes	6,2	1,4	0,1	7,6	(4,1)	0,1	3,7	(5,1)	0,4	(1,0)
Frais d'entretien	3,9	0,2	(0,3)	3,8		(0,3)	3,5	0,6	(0,3)	3,8
Revenus d'entretien	(2,0)	(0,1)	0,2	(1,9)	(0,6)	0,2	(2,3)	(1,4)	0,2	(3,5)
<b>TOTAL</b>	<b>73,3</b>	<b>32,9</b>	<b>(2,2)</b>	<b>103,9</b>	<b>(4,7)</b>	<b>(3,8)</b>	<b>95,5</b>	<b>212,0</b>	<b>(8,3)</b>	<b>299,2</b>

(iv) Le Transporteur présente un tableau soumis par le Distributeur en réponse à une DDR de la Régie.

COMPOSANTES	Solde au 31/12/2013	Solde au 31/12/2014	Solde au 31/12/2015
<b>Contributions avec le Transporteur</b>			
Village cri Waskaganish	63,0	60,8	58,6
Premier appels d'offres éolien A/O 2003-02	31,4	29,8	28,2
Projets en croissance du Transporteur			213,1
Autres contributions	28,8	23,1	16,4
- Travaux sur le réseau et activités de mesurage	(4,5)	(8,9)	(19,0)
- Autres	33,3	32,0	35,4
<b>Total des contributions avec le Transporteur</b>	<b>123,2</b>	<b>113,7</b>	<b>316,3</b>
<b>Contributions avec le Producteur</b>			
Autres contributions	(19,3)	(18,2)	(17,1)
<b>TOTAL</b>	<b>103,9</b>	<b>95,5</b>	<b>299,2</b>

**Demandes :**

- 11.1** Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles la contribution reliée aux projets en croissance du Transporteur passe de 0 en 2013, 0 en 2014, à 217,9 M\$ en 2015.
- 11.2** Veuillez commenter la possibilité de comptabiliser la contribution requise du Distributeur dans l'année concernée (MES réalisée) afin d'assurer que les coûts soient imputés à la bonne année (démarcation). Ainsi, le montant de la contribution de 217,9 M\$ serait comptabilisé dans l'année 2014, plutôt qu'à l'année 2015.

**Fonds de roulement**

- 12. Référence :** Pièce B-0043, R21.1, p. 33.

**Préambule :**

À sa DDR, la Régie demandait une ventilation détaillée de l'augmentation prévue de 13,6 M\$ pour 2015, à la rubrique « matériaux, combustibles, et fournitures ». Le Transporteur répond que « cet écart attribuable à une augmentation des stocks et du matériel nécessaire pour au modèle de gestion des actifs ».

**Demande :**

**12.1** Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 13,6 M\$ distinctement entre les principales composantes ayant causé la hausse prévue, et expliquer les variations.

**Mises en service**

**13. Références :** (i) R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, tableau 21, p. 20;  
(ii) Pièce B-0018, tableau 19, p. 21;  
(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

**Préambule :**

(i) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de mise en service (MES) prévu est de 132,9 M\$ pour l'année autorisée 2014.

(ii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de MES prévu est de 132,9 M\$ pour l'année de base 2014.

(iii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de MES prévu est de 129,7 M\$ pour l'année témoin 2015.

**Demandes :**

**13.1** Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année de base 2014, ainsi que le montant autorisé correspondant à l'année autorisée 2014 (au dossier R-3823-2012).

**13.2** Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année témoin 2015.

**14. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2013, HQT-3, document 1, p. 20 et 21;  
(ii) Rapport annuel HQT 2012, HQT-5, document 1, R9.1, p. 14;  
(iii) Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro-Québec, mise à jour le 1<sup>er</sup> août 2014, p. 177.

**Préambule :**

(i) Le coût total prévu pour l'intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03 s'élève à 1 108,9 M\$, en baisse de - 382,3 M\$ (- 25,6 %) par rapport au montant autorisé par la Régie de 1 491,3 M\$.

Pour la rubrique « Remboursement des postes de départ », le Transporteur explique les contributions moindres prévues totalisant 239,4 M\$ :

Note 1 :

« *En ce qui a trait aux demandes de remboursement des producteurs pour les coûts des postes de départ et le réseau collecteur de parcs éoliens, le montant réclamé ou anticipé peut être inférieur au montant prévu initialement. Les producteurs peuvent réclamer leurs coûts réels jusqu'à concurrence de la contribution maximale inscrite aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec en vigueur à la signature de l'entente de raccordement. Ceux-ci réclament cependant le montant maximal indiqué dans le contrat d'approvisionnement, qui précède généralement de quelques années l'entente de raccordement.* » [nous soulignons]

(ii) En réponse à une DDR, le Transporteur effectue une ventilation du budget autorisé par la Régie et de la prévision, pour chacun des 14 parcs éoliens.

**Tableau R9.1**  
**Écarts par parc éolien entre le Budget et la Prévision**

Parcs Éoliens	Budget	Prévision	Écarts
Parc éolien de Saint-Robert-Bellarmin	21,0	8,8	-12,2
Parc éolien de Clermont	23,5	14,1	-9,5
Parc éolien de L'Érable	25,9	11,0	-14,9
Parc éolien des Moulins	49,6	29,6	-20,0
Parc éolien du Plateau	44,1	32,9	-11,2
Parc éolien du Massif-du-Sud	39,3	16,5	-22,8
Parc éolien de New Richmond	21,0	12,5	-8,4
Parc éolien de la Rivière-du-Moulin	98,0	66,5	-31,5
Parc éolien Seigneurie de Beaupré 2 & 3	86,5	51,7	-34,8
Parc éolien de la Montérégie (Saint-Rémi)	26,2	11,0	-15,2
Parc Éolien de Témiscouata II *	13,1	5,5	-7,6
Parc éolien des Vents du Kempt	26,2	11,0	-15,2
Parc éolien de Lac-Alfred	84,0	57,0	-27,0
Parc éolien de la Seigneurie de Beaupré 4	22,1	12,9	-9,2
<b>Résultat</b>	<b>580,4</b>	<b>341,0</b>	<b>-239,4</b>

\* auparavant parc St-Valentin (Enercon)

(iii) « *Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus [tableau indiquant la contribution maximale du Transporteur aux coûts d'un poste de départ autorisée par la Régie à compter du 20 mars 2014], s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec [...], quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.* »

#### **Demandes :**

**14.1** Veuillez justifier l'utilisation de la contribution maximale admissible prévue, selon T & C (référence (iii)), dans les prévisions budgétaires, plutôt que l'utilisation des coûts estimés.

**14.2** Veuillez fournir, pour chacun des parcs éoliens mentionnés à la référence (ii), les informations suivantes :

- a) le remboursement initialement prévu par le Transporteur calculé suivant les modalités stipulées aux Tarifs et Conditions (référence (iii));
- b) les coûts estimés disponibles au moment de l'appel d'offres par les promoteurs pour les postes de départ et le réseau collecteur;
- c) les remboursements accordés par le Transporteur pour les réclamations demandées à ce jour.

**15. Références :** (i) R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, tableau 21, p. 20;  
(ii) Pièce B-0018, tableau 19, p. 21;  
(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

**Préambule :**

(i) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 44,2 M\$ pour l'année autorisée 2014.

(ii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 48,7 M\$ pour l'année de base 2014.

(iii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 42,8 M\$ pour l'année témoin 2015.

**Demandes :**

**15.1** Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année de base 2014, ainsi que le montant autorisé correspondant à l'année autorisée 2014.

**15.2** Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année témoin 2015.

**16. Référence :** Pièce B-0018, tableau 18, p. 20.

**Préambule :**

Le montant autorisé par la Régie pour le projet d'intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2009-02 s'élève à 281,7 M\$.

**Demande :**

**16.1** Veuillez fournir un tableau afin de détailler le coût total prévu à ce jour.

- 17. Références :** (i) Pièce B-0018, p. 21;  
 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente les mises en service de l'année de base 2014, pour un total de 2 307,4 M\$.

(ii) Le Transporteur présente les mises en service de l'année témoin 2014, pour un total de 2 307,4 M\$.

Le tableau ci-dessous indique les projets inclus aux références (i) et (ii), pour lesquels la Régie souhaite avoir de plus amples informations.

<i>(En M\$ de dollars)</i>	<b>2014</b>						<i>Variation</i>
	<i>Autorisé</i>			<i>de Base</i>			
	<i>Immobilisation</i>	<i>Contribution &amp; autres</i>	<i>TTL</i>	<i>Immobilisation</i>	<i>Contribution &amp; autres</i>	<i>TTL</i>	
	<i>R-3823 -2012</i>			<i>R-3903-2014</i>			
Ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl (Poste Boût-de-l'Île)	180,2		180,2	139,8		139,8	<b>40,4</b>
Raccordement des centrales de la complexe la Romaine	822,7	-82,3	740,4	848,2	-69,2	779,0	<b>(38,6)</b>
Poste Henri-Bourassa	exclu		0,0	63,8		63,8	<b>(63,8)</b>
Poste Lefrançois	exclu		0,0	36,9		36,9	<b>(36,9)</b>
Renforcement de réseau de transport à 315 kV de l'Abitibi	102,2		102,2	93,2		93,2	<b>9,0</b>
Poste St-Césaire Bedford	91,1		91,1	78,1		78,1	<b>13,0</b>
Poste Némiscau	52,0		52,0	44,3		44,3	<b>7,7</b>
Ajout d'un compensateur statique - Boucle de Montreal	49,8		49,8	exclu		0,0	<b>49,8</b>
Poste Boût de l'île - ajout compensateur statique	exclu		0,0	43,9		43,9	<b>(43,9)</b>
MEE < 5 M\$ - Autres	-21,5	0,0	-21,5	-113,5	4,4	-109,1	<b>87,6</b>

**Demandes :**

**17.1** Veuillez justifier les 9 variations figurants au tableau ci-dessus.

**17.2** Veuillez ventiler les montants inscrits à la rubrique « Autres ». Veuillez expliquer les variations.

- 18. Références :** (i) Pièce B-0018, tableau 19 p. 21;  
 (ii) Pièce C-HQT-65, R22.1, p. 37;  
 (iii) Décision D-2014-035, par. 498, p. 107.

**Préambule :**

(i) Projet Chomedey

Valeur autorisée par la Régie = 75,8 M\$

Total cumulé à l'année de base 2014 = 87,9 M\$

Dépassement de coûts = 12,1 M\$ (ou 16 %)

(ii) Le Transporteur répond à une DDR de la Régie : « [...] Ainsi, les principaux dépassements de coûts anticipés pour le projet ne seront observés qu'en 2015. Lors de la demande d'inclusion de ces dépassements de coûts à la base de tarification du Transporteur pour l'année 2015, la Régie aura alors l'occasion de les examiner ainsi que l'avancement des travaux reliés au projet du poste Chomedey. »

(iii) « [498] La Régie juge satisfaisantes les informations fournies par le Transporteur à l'égard des dépassements de coûts du poste Chomedey. **La Régie autorise l'inclusion à la base de tarification, pour les années 2013 et 2014 respectivement, des montants de 13,1 M\$ et de 13,0 M\$ relatifs aux mises en exploitation prévues pour le projet du poste Chomedey.** »

**Demandes :**

**18.1** Veuillez commenter le statut du projet Chomedey. Le projet est-il terminé ou en cours. Veuillez élaborer.

**18.2** Veuillez indiquer si la Régie devrait s'attendre à une mise en service finale en 2015, tel qu'indiqué par le Transporteur à la référence (ii). Dans l'affirmative, veuillez expliquer l'exclusion du projet au tableau des MES pour l'année 2015.

**AUTRES CHARGES – ACHATS DE SERVICE DES TRANSPORT**

- 19. Références :** (i) Pièce B-0017, p. 7;  
(ii) Dossier R-3908-2014.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur mentionne :

« La projection des achats de service de transport sur le réseau de la Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan (la « SCHM ») est de 0,9 M\$ et de 1,0 M\$ pour les années 2014 et 2015 respectivement. »

(ii) Le dossier, déposé à la Régie le 29 septembre 2014, consiste en une demande de modification du tarif du service de transport d'électricité de la SCHM.

**Demande :**

**19.1** Veuillez préciser si le montant de 1,0 M\$ projeté pour 2015 pour les achats de service de transport auprès de la SCHM selon la référence (i) reflète les paramètres considérés dans le dossier mentionné à la référence (ii).

**PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

- 20. Références :**
- (i) Pièce B-0023, p.6;
  - (ii) Pièce B-0051, R.1.3a), p. 5.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur mentionne :

*« Afin d'assurer un niveau de fiabilité adéquat au réseau de transport, le Transporteur utilise des critères de conception qui encadrent la réalisation de ses études de planification pour le choix d'une solution optimale sur les plans technique, économique et environnemental.*

*Ces critères permettent d'assurer que le réseau de transport dispose de suffisamment de souplesse et de robustesse pour être en mesure de satisfaire aux besoins de transport en toute sécurité, malgré la variabilité des conditions d'exploitation, la survenance de défauts et l'indisponibilité d'équipements. Ils servent également de base au jugement que le Transporteur doit porter sur les besoins de renforcement et d'expansion du réseau et au déploiement des solutions qu'il propose pour satisfaire les besoins de sa clientèle. » [nous soulignons]*

(ii) Le Transporteur répond à SÉ-AQLPA que ses critères de conception n'ont pas changé au cours des dernières années.

Conformément à la décision D-2014-162, la Régie ne compte pas examiner les critères de conception au présent dossier.

La Régie est d'avis que cette information est utile pour la compréhension de la planification des investissements du Transporteur.



**Demande :**

- 20.1** Le cas échéant, si des modifications étaient apportées aux critères de conception, veuillez indiquer si le Transporteur aurait des objections à les présenter à la Régie dans le cadre du dossier tarifaire subséquent aux changements. Veuillez motiver.