

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

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)
RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2020**

PERFORMANCE

1. **Références :** (i) Pièce [B-0007](#), p. 6;
(ii) Décision [D-2019-060](#), p. 118.

Préambule :

- (i) « **3 Proposition du Transporteur**

Eu égard aux constats qui précèdent, le Transporteur considère qu'il est prématuré d'utiliser l'Impact-IFD comme indicateur de performance à être relié au MTÉR. Il demande donc à la Régie son retrait des indicateurs aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR.

Conséquemment, en l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie Disponibilité du réseau, le Transporteur propose :

- *d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau;*
- *de transférer l'indicateur Traitement de la végétation vers la catégorie Sécurité et environnement;*
- *de mettre à jour la pondération des indicateurs en répartissant la pondération de l'Impact-IFD de 12,5 % à travers les autres indicateurs. La répartition proposée maintient à 20 % le poids des indicateurs de fiabilité du service électrique, tenant compte des décisions D-2010-112 et D-2019-060 et accorde à chacun des 7 autres indicateurs un poids en s'inspirant de leur pondération initiale ».*

- (ii) Le tableau A-2 illustre le mécanisme retenu par la Régie pour la liaison des indicateurs de qualité de service au MTÉR à l'aide des résultats des années 2013 à 2017.

	Pondération	2013	2014	2015	2016	2017	Pire	
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE (40%)								
1	Indice de continuité opérationnel normalisé	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,90	4,90
2	Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	10,00	5,17
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25%)								
3	Impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances	12,5%	10,00	10,00	5,14	10,00	10,00	5,14
4	Traitement de la végétation	12,5%	5,71	10,00	4,88	7,46	10,00	4,88
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (30%)								
5	Taux de fréquence des accidents	15,0%	10,00	10,00	10,00	5,44	10,00	5,44
6	Déversements accidentels de moins de 4 000 litres	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00	5,00
7	Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	2,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00
8	Taux de récupération des déversements	10,0%	10,00	10,00	4,83	10,00	10,00	4,83
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE (5%)								
9	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10	Satisfaction des clients de point à point	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Note globale (%)			84,98%	98,75%	82,35%	89,98%	88,55%	53,14%
Compensation globale (60%/90%)			84,98%	100,00%	82,35%	89,98%	88,55%	0,00%

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer si le Transporteur demande une application de sa proposition aux fins du calcul de l'écart de rendement de l'année 2019.

Réponse :

1 **Selon le Transporteur, la liaison des indicateurs de performance au**
 2 **mécanisme de traitement des écarts de rendement (« MTÉR ») est applicable**
 3 **aux résultats de 2020 étant donné que la décision qui détermine les**
 4 **indicateurs, leurs cibles et balises a été publiée le 16 mai 2019.**

1.2 Dans l'affirmative, veuillez commenter votre demande au regard du principe de non rétroactivité.

Réponse :

5 **Sans objet.**

1.3 Veuillez reproduire le tableau de la référence (ii), en y ajoutant les valeurs associées à l'année 2018 dans une colonne additionnelle.

Réponse :

1 **Le Transporteur reproduit ci-dessous le tableau A-2R de la décision**
 2 **D-2019-060R¹ en incluant les résultats et la note globale pour l'année 2018.**

Tableau R1.3
Illustration du mécanisme selon la décision de la Régie à l'aide des résultats
des années 2013 à 2018 et des pires résultats sur cet horizon

INDICATEURS	pondération	2013	2014	2015	2016	2017	2018	pire
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE								
1 Indice de continuité opérationnel	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,88	10,00	4,88
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	5,17
DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU								
3 Impact indisponibilités forcées dues aux défaillances	12,5%	10,00	10,00	5,15	10,00	10,00	10,00	5,15
4 Traitement de la végétation	12,5%	5,70	10,00	4,88	7,44	10,00	10,00	4,88
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT								
5 Taux de fréquence des accidents	15,0%	10,00	10,00	10,00	5,38	10,00	0,00	0,00
6 Déversements accidentels de moins de 4 000 l	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00	10,00	5,00
7 Déversements accidentels de plus de 4 000 l	2,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00	5,00
8 Taux de récupération des déversements	10,0%	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE								
9 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10 Satisfaction des clients point à point	2,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Note globale		84,97%	98,75%	82,53%	89,87%	88,51%	83,75%	45,13%
Compensation globale		84,97%	100,00%	82,53%	89,87%	88,51%	83,75%	0,00%

3 **Le tableau R1.3 illustre que le Transporteur aurait accédé à sa pleine part des**
 4 **écarts de rendement une année sur six entre 2013 et 2018.**

¹ Le Transporteur rappelle que la Régie a déposé une rectification du calcul de l'indicateur qui produit des différences minimales avec le tableau présenté à la référence (ii).

1.4 Veuillez produire le même tableau en considérant, pour chacune des années 2013 à 2018, la méthode proposée par le Transporteur dans le présent dossier (référence (i)).

Réponse :

1 **Le tableau suivant illustre le mécanisme selon la proposition du Transporteur,**
 2 **à l'aide des résultats des années 2013 à 2018 et des pires résultats sur**
 3 **cet horizon.**

Tableau R1.4
Illustration du mécanisme selon la proposition du Transporteur
à l'aide des résultats des années 2013 à 2018 et des pires résultats sur cet horizon

INDICATEURS	pondération	2013	2014	2015	2016	2017	2018	pire
FIABILITÉ DU SERVICE ÉLECTRIQUE								
1 Indice de continuité opérationnel	20,0%	10,00	10,00	10,00	10,00	4,88	10,00	4,88
2 Nombre de pannes et interruptions planifiées	20,0%	5,17	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	5,17
SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT								
3 Traitement de la végétation	15,5%	5,70	10,00	4,88	7,44	10,00	10,00	4,88
4 Taux de fréquence des accidents	18,0%	10,00	10,00	10,00	5,38	10,00	0,00	0,00
5 Déversements accidentels de moins de 4 000 l	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	5,00	10,00	5,00
6 Déversements accidentels de plus de 4 000 l	3,5%	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00	5,00
7 Taux de récupération des déversements	12,5%	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	5,00
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE								
8 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
9 Satisfaction des clients point à point	3,5%	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
Note globale		83,68%	98,25%	85,81%	87,72%	88,01%	80,25%	44,41%
Compensation globale		83,68%	100,00%	85,81%	87,72%	88,01%	80,25%	0,00%

4 **Le tableau R1.4 illustre que le Transporteur aurait accédé à sa pleine part des**
 5 **écarts de rendement une année sur six entre 2013 et 2018. De plus,**
 6 **la compensation globale selon la proposition du Transporteur est inférieure à**
 7 **celle découlant de la décision de la Régie. La proposition du Transporteur**
 8 **reflétant le retrait de l'indicateur Impact des indisponibilités forcées dues aux**
 9 **défaillances est donc en sa défaveur.**

- 2. Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 21;
(ii) Pièce [B-0007](#), p. 5 et 6;

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente, au tableau 5, la simulation de l'Impact-IFD pour les années 2013 à 2018 à partir des quatre critères retenus par la Régie.

Tableau 5
Simulation de l'Impact-IFD – 2013 à 2018

Critères	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Durée	451	377	411	499	411	343
Première Contingence	132	186	186	126	138	80
CHI	107	98	109	138	130	103
Perte de Transit	201	262	300	224	231	206
Total	891	923	1006	987	910	732

Le Transporteur ajoute :

« Le Transporteur souligne que les critères retenus en font un indicateur non utilisable aux fins de mesure de la performance du réseau et d'établissement de stratégies de maintenance. En conséquence, le Transporteur ne réalisera pas de suivi en continu de cet indicateur et poursuit plutôt ses travaux afin d'optimiser l'indicateur Impact-IFD déposé à la Régie dans son dossier tarifaire 2019 ».

- (ii) *« Dans sa décision D-2019-060, la Régie a ordonné au Transporteur d'utiliser l'indicateur Impact-IFD (avec 7 critères) aux fins des indicateurs de performance en liaison avec le mécanisme de traitement des écarts de rendement ("MTÉR")*

[...]

[...] *De plus, dans un contexte d'amélioration continue, [le Transporteur] a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur.*

Conséquemment, ces modifications rendent impossible la reproduction des résultats de l'Impact-IFD tels que présentés dans la demande tarifaire 2019 [notes de bas de page omises].

[...]

En outre, les données historiques qui y sont associées ont été calculées de façon rétrospective et ne constituent pas, par conséquent, un historique réel permettant de calibrer adéquatement la cible, surtout si d'autres itérations sont requises considérant que l'indicateur demeure en rodage.

3 Proposition du Transporteur

Eu égard aux constats qui précèdent, le Transporteur considère qu'il est prématuré d'utiliser l'Impact-IFD comme indicateur de performance à être relié au MTÉR. Il demande donc à la Régie son retrait des indicateurs aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR.

Conséquemment, en l'absence d'un indicateur de substitution dans la catégorie Disponibilité du réseau, le Transporteur propose :

- *d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau [...] ». [nous soulignons]*

Demandes :

- 2.1 Veuillez expliquer les motifs pour lesquels les quatre critères de l'Impact-IFD sont insuffisants pour mesurer la performance du réseau (référence (i)).

Réponse :

1 **Dans l'industrie du transport d'électricité, la performance d'un réseau de**
2 **transport est mesurée en fonction de deux axes :**

3 **1. La qualité de service ;**

4 **2. La performance des équipements / disponibilité du réseau.**

5 **La qualité de service permet de connaître la durée et les causes des**
6 **interruptions chez les différents clients à la base des indicateurs comme**
7 **l'indice de continuité (« IC »), les clients heures interrompus (« CHI »), la durée**
8 **moyenne des interruptions par point de livraison (« T-SAIDI ») ou la fréquence**
9 **moyenne des interruptions par point de livraison (« T-SAIFI »).**

10 **La performance des équipements permet d'une part, le suivi des**
11 **indisponibilités forcées des emplacements à la base de calcul d'indicateurs**
12 **comme l'indicateur des indisponibilités forcées (« IF ») et d'autre part, d'établir**
13 **des stratégies de maintenance et de gestion des actifs.**

14 **La notion d'impact n'est pas utilisée dans l'industrie pour mesurer la**
15 **performance d'un réseau.**

1 **Ainsi, lors des étapes successives de développement de l'indicateur**
2 **Impact-IFD, comme demandé par la Régie, et à la suite de l'analyse des**
3 **premiers résultats, le Transporteur a constaté que cet indicateur :**

- 4 • **ne représente pas l'état et la performance de son parc d'actifs ;**
- 5 • **ne fournit pas d'information pertinente afin d'améliorer les stratégies**
6 **de maintenance.**

7 **Considérant ce qui précède et compte-tenu du risque de développer des**
8 **stratégies de maintenance qui seront erronées, le Transporteur considère**
9 **inadéquata l'utilisation de l'impact-IFD comme indicateur de performance du**
10 **réseau.**

11 **Par ailleurs, le développement de l'Impact-IFD a permis de mettre en évidence**
12 **les problématiques et limites suivantes :**

- 13 • **Le croisement des systèmes est une première pour le Transporteur.**
14 **Ceux-ci ont été créés à des époques différentes et n'ont pas été**
15 **développés avec un but d'interopérabilité. Des centaines de milliers de**
16 **données, dont les contextes d'affaires sont différents, doivent être**
17 **croisées, et ce, sans clé commune.**
- 18 • **l'indicateur a une vision incomplète du réseau. Les critères d'impact**
19 **étant limités, plusieurs types d'installations sont ignorés. En effet, près**
20 **de 60 % des indisponibilités forcées ciblées par l'IFD occurrence**
21 **ne sont pas considérées, car elles ont un impact de 0.**
- 22 • **Afin d'avoir un effet positif sur l'indicateur, le Transporteur devrait**
23 **établir des stratégies de maintenance visant l'amélioration des critères**
24 **d'impact. Ceci amènerait le Transporteur à s'écarter de son modèle de**
25 **gestion des actifs qui permet de cibler les bonnes interventions**
26 **(maintenance et investissement) en fonction de la matrice de risque des**
27 **équipements.**
- 28 • **C'est un indicateur redondant. En effet, les quatre critères retenus sont**
29 **pour la plupart intimement reliés à la qualité de service, ce qui devient**
30 **redondant car celle-ci est déjà mesurée à travers l'indice de continuité**
31 **et le nombre de pannes et interruptions planifiées.**
- 32 • **C'est un indicateur qui n'a pas d'historique réellement observé et**
33 **validé. La base de données n'est pas stable avec des modifications**
34 **significatives lors des différentes mises à jour, comme présenté dans la**
35 **réponse à la question 2.2.**

36 **Le Transporteur conclut que l'indicateur Impact-IFD, tant dans sa définition**
37 **que dans les critères qui le composent, est inadéquat et donc insuffisant pour**
38 **mesurer la performance du réseau.**

2.2 Veuillez présenter les données de l'Impact-IFD (avec 7 critères) pour les années 2013 à 2018 (référence (ii)).

Réponse :

Tableau R2.2
Mise à jour des résultats de l'Impact-IFD (7 critères) – 2013 à 2018

Critères	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Autorisation de l'exploitant	1 680	1 646	1 773	1 751	1 895	1 963
Durée	510	429	462	561	457	447
Première contingence	66	93	93	63	69	40
Récurrence	164	210	193	280	205	210
CHI	192	200	213	210	223	218
Coût des travaux	187	923	1 189	1 171	1 263	1 199
Perte de transit	201	262	300	224	231	206
Total	3 000	3 763	4 223	4 261	4 343	4 283

2.3 Veuillez présenter l'Impact-IFD avec 4 critères (référence (i)) et l'Impact-IFD avec 7 critères pour l'année 2019 à ce jour (référence (ii)).

Réponse :

1 **Les graphiques suivants présentent les résultats de l'indicateur Impact-IFD**
2 **selon les 4 et 7 critères. Il est important de mentionner que, dans les deux cas,**
3 **les résultats ne sont pas encore définitifs. En effet, la base de données**
4 **permettant le calcul des critères est alimentée en contenu par des données**
5 **issues des différents systèmes d'entreprise qui peuvent prendre plusieurs**
6 **mois avant d'être mis à jour. Ainsi, les résultats pris en cours d'année seront**
7 **inférieurs à la réalité.**

Figure R2.3.A
Impact-IFD selon 4 critères – janvier à septembre 2019

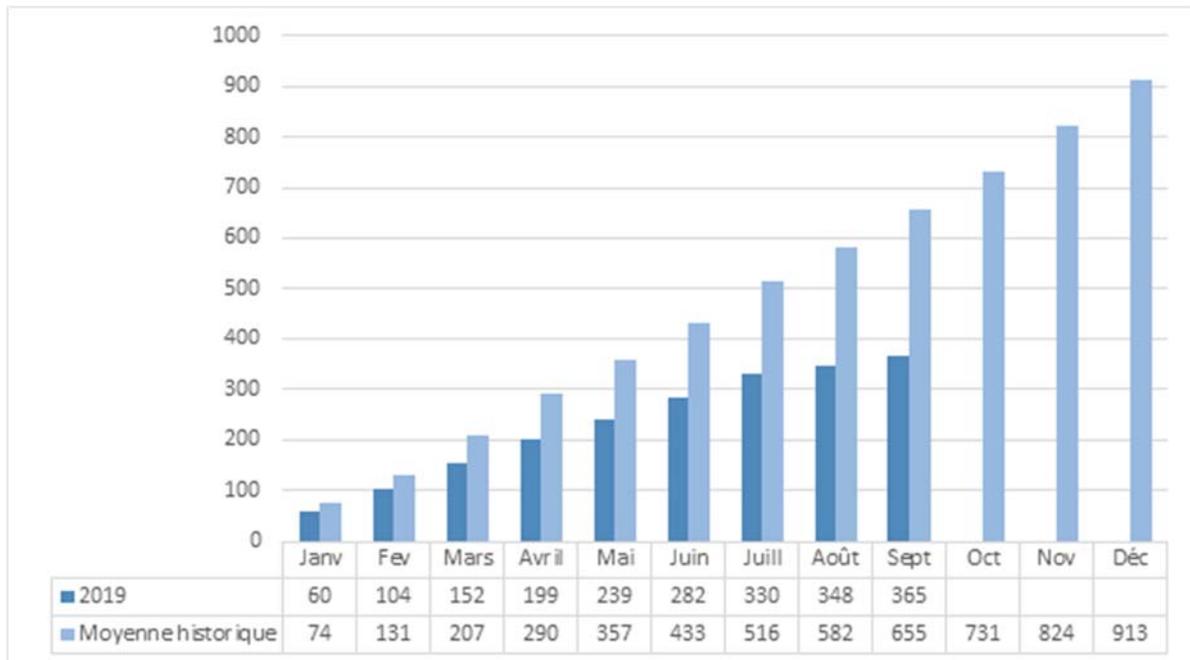
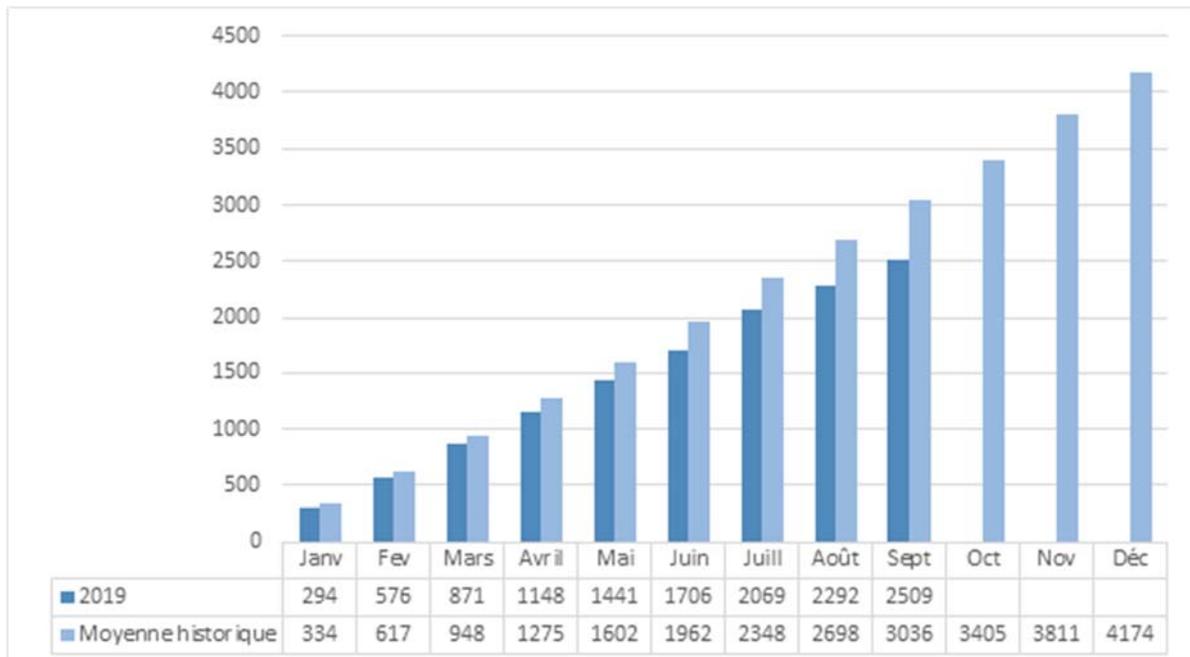


Figure R2.3.B
Impact-IFD selon 7 critères – janvier à septembre 2019



2.4 Veuillez élaborer sur l'importance d'avoir un indicateur de la Disponibilité du réseau aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre du MTÉR (référence (ii)).

Réponse :

1 **Aux fins de l'évaluation de la performance du Transporteur dans le cadre**
2 **du MTÉR, celui-ci est d'avis qu'il est important d'avoir un indicateur dans l'axe**
3 **de performance du réseau (voir réponse 2.1) couvrant donc les aspects**
4 **de performance des équipements et de disponibilité du réseau.**
5 **D'ailleurs, le Transporteur avait proposé de retenir l'indicateur IF² dans la**
6 **catégorie Disponibilité du réseau.**

7 **La proposition du Transporteur d'écarter la catégorie Disponibilité du réseau**
8 **dans le présent terme du MRI est principalement justifiée par l'absence d'une**
9 **alternative comme indicateur de performance ou par la difficulté à fixer des**
10 **cibles.**

2.5 Veuillez élaborer sur les raisons pour lesquelles les données de l'indicateur Impact-IFD, calculées de façon rétrospective, ne permettent pas de calibrer adéquatement la cible (référence (ii)).

Réponse :

11 **Lorsqu'une amélioration ou modification de l'algorithme est réalisée,**
12 **le Transporteur est en mesure de recalculer de façon rétrospective**
13 **de nouveaux résultats. Cependant, comme mentionné aux réponses des**
14 **questions 2.1 et 2.3, l'alimentation de la base de données n'étant pas**
15 **immédiate, il n'est pas possible de calibrer adéquatement la cible en temps**
16 **opportun.**

2.6 Veuillez élaborer sur la probabilité que d'autres itérations soient requises concernant l'indicateur Impact-IFD (avec 7 critères) (référence (ii)).

Réponse :

17 **La probabilité est forte.**

18 **La base de données IFD est construite à partir de plusieurs centaines de**
19 **milliers de données qui sont réparties dans des systèmes sans clé commune.**

² R-4058-2018, B-0012, HQT-4, Document 2.

- 1 **En d'autres mots, il n'est pas possible de lier directement les bases de**
2 **données par le nom d'équipement, la date ou autres éléments communs.**

3. **Référence :** Pièce [B-0007](#), p. 5.

Préambule :

« Le Transporteur réitère que l'indicateur Impact-IFD est nouvellement développé et demeure en phase de rodage. D'ailleurs, à partir des premières analyses de résultats, le Transporteur a réalisé que certains liens n'étaient pas faits⁶. Il a dès lors commencé à optimiser l'algorithme permettant de constituer, à partir des différents systèmes de l'entreprise, la base de toutes les données requises au calcul de l'IFD. De plus, dans un contexte d'amélioration continue, il a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur ».

À la note de bas de page 6, il est écrit :

« R-4058-2018, [B-0057](#), HQT-13, Document 3.1, p. 5. Figure R3.1 – Aucun CHI n'est lié à la famille d'équipement "Disjoncteur" et seulement la famille "Transformateur" a des CHI liés sur toutes les années ».

Demandes :

- 3.1 Veuillez détailler les modifications apportées à la base de données IFD sous le format du tableau suivant :

Description de la modification	Variation de l'Impact-IFD 2018 suite à la modification					Année du début de la modification dans la base de données IFD
	1-35	36-100	101-200	201-350	>350	

Réponse :

- 3 **Les modifications apportées à la base de données IFD se retrouvent au**
4 **tableau R3.1.**

**Tableau R3.1
Détails des modifications apportées à la base de données IFD**

Description de la modification	Variation de l'Impact-IFD 2018 suite à la modification					Année du début de la modification dans la base de données IFD
	1-35	36-100	101-200	201-350	>350	
Ajustement des familles d'équipement	X					2018
Révision des liens entres les étiquettes et SAP					X	2018
Révision des liens entres les étiquettes et QS			X			2018

3.2 Veuillez indiquer si, par rapport aux résultats présentés dans la demande tarifaire 2019, la base de données IFD inclut les CHI liés à de nouvelles familles d'équipement, par exemple les disjoncteurs.

Réponse :

1 **L'algorithme a été amélioré afin de relier la majorité des CHI aux 6 familles**
 2 **d'équipement. La base de données inclut donc les CHI liés aux familles dont**
 3 **les liens étaient manquants et inclut aussi l'optimisation des liens pour les**
 4 **familles qui avaient déjà des CHI liés.**

3.3 Dans l'affirmative à la réponse précédente, veuillez préciser s'il est techniquement possible d'exclure ces nouvelles familles d'équipement uniquement aux fins du calcul de l'Impact-IFD 2019.

Réponse :

5 **Comme l'algorithme n'a pas seulement ajouté de nouvelles familles, mais a**
 6 **aussi optimisé l'ensemble des liens, il n'est pas possible d'exclure ces**
 7 **nouveaux liens pour l'ensemble des équipements et revenir aux premiers**
 8 **résultats.**

- 4. Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 21;
(ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0066](#), p. 11.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente, au tableau 4, l'indicateur Impact-IFD développé par le Transporteur en suivi de la décision [D-2019-047](#).

**Tableau 4
Critères et poids pour le calcul de l'Impact-IFD**

Critères	Poids	Méthodologie	Détails
Durée(*)	0 à 3	En fonction de la durée de la panne et l'écart-type.	<u>Légende : $T = \text{Durée} / \sigma = \text{Écart-type}$</u> $T > 1*\sigma = 1$; $T > 4*\sigma = 2$; $T > 8*\sigma = 3$
Première contingence	0 ou 2	S'il y a eu une première contingence = « 2 », sinon « 0 »	
CHI	0 à 3	En fonction des CHI	$\text{CHI} > 0 = 1$; $\text{CHI} > 10000 = 2$; $\text{CHI} > 40000 = 3$
Pertes de transit	0 ou 1	Si perte de transit ou puissance = « 1 », sinon « 0 »	

(*) La « durée réelle des indisponibilités » n'est pas disponible. Seul le début et la fin de l'indisponibilité sont disponibles et c'est à partir de ces 2 dates que la durée est calculée. C'est pourquoi le Transporteur utilise un calcul en fonction de l'écart-type des durées d'indisponibilité afin de pallier cette incertitude

- (ii) Le Transporteur présente, au tableau R3.6, l'échelle des pondérations par critère de l'IFD-Impact (avec 7 critères).

**Tableau R3.6
Échelle des pondérations par critère**

Critères	Poids	Détail	Méthodologie	Note
Autorisation de l'exploitant	0 @ 1	Critère qui permet de cibler une défaillance d'équipement	Si (#Accord ou #AutorisationTravail) 1 Sinon 0	Un accord ou une autorisation de travail est un numéro accordé par l'exploitant afin de permettre l'accès, sous condition, à l'appareil concerné.
Durée	0 @ 3	En fonction de la moyenne 5 ans de la famille d'équipement	Si Durée > (3 * Écart-type) 3 Si Durée > (2 * Écart-type) 2 Si Durée > (Écart-type) 1 Sinon 0	Pour les années 2013-2017 Écart-type Disjoncteur : 1594hrs Écart-type Non Conv. : 775hrs Écart-type Sectionneur : 5009hrs Écart-type Transformateur : 1139hrs Écart-type XC : 1684hrs Écart-type XL : 1684hrs
Première contingence	0 @ 1		Si "Contingence" 1 Sinon 0	Lorsque requis, l'exploitant inscrit de façon textuelle si la défaillance de l'appareil rend le réseau en première contingence.
Récurrence	0 @ 2	En fonction du nombre de IFD sur l'appareil vs l'historique	Si (Fréq. - Fréq. moy. 5 ans) > 3 2 Si (Fréq. - Fréq. moy. 5 ans) > 2 1 Sinon 0	Compare la fréquence des indisponibilités selon la fréquence moyenne des cinq dernières années.
CHI	0 @ 6	En fonction du nombre de clients et de la durée de la panne	Si QS ratio > 10 et CHI > 75000 6 Si QS ratio > 8 et CHI > 75000 5 Si QS ratio > 6 et CHI > 75000 4 Si QS ratio > 4 et CHI > 75000 3 Si QS ratio > 2 et CHI > 75000 2 Si QS ratio > 10 et CHI < 75000 3 Si QS ratio > 8 et CHI < 75000 2 Sinon 1	QS ratio = IC = Nb. CHI / Nb. Clients
Coût des travaux	0 @ 1		Si \$ attribué 1 Sinon 0	Dollars attribués sans égard au travail effectué.
Perte transit	0 @ 1	En fonction d'une perte de puissance si CHI = 0	Si "%perte%" et comme "%mw %", "%mx%" ou "%mva%" 1 Sinon 0	Lorsque requis, l'exploitant inscrit de façon textuelle la perte ou l'indisponibilité en MW, MX ou MVA causé par la défaillance de l'appareil en question.

Demandes :

4.1 Veuillez expliquer les modifications apportées aux quatre critères de l'indicateur Impact-IFD développé en suivi de la décision [D-2019-047](#).

Réponse :

1 **Pour le critère « Durée », le Transporteur a constaté que l'écart-type était**
 2 **calculé sur l'ensemble des étiquettes et non sur l'échantillon composé des**
 3 **indisponibilités forcées. Les nouvelles valeurs d'écart-types étant plus**
 4 **élevées, le Transporteur a révisé les pondérations de ce critère. Le**
 5 **tableau R4.1A présente les modifications proposées.**

Tableau R4.1A
Modifications proposées des écart-types pour le critère « Durée »

Critères	Poids	Méthodologie	Détails
Durée	0 à 3	En fonction de la durée de la panne et l'écart-type.	<u>Légende : $T = \text{Durée} / \sigma = \text{Écart-type}$</u> $T > 1*\sigma = 1$; $T > 2*\sigma = 2$; $T > 3*\sigma = 3$

6 **Le tableau R4.1B présente les nouveaux résultats historiques de l'Impact-IFD**
 7 **en date du 30 septembre 2019. Il est à noter que les résultats pour l'année 2018**
 8 **ne sont pas finaux.**

Tableau R4.1B
Résultats historiques de l'Impact-IFD pour la période 2013-2018

Critères	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Durée	444	376	400	496	405	402
Première Contingence	132	186	186	126	138	80
CHI	107	98	109	138	130	103
Perte de Transit	201	262	300	224	231	206
Total	884	922	995	984	904	791

- 1 **Voici les hypothèses de base ayant guidé les modifications aux critères :**
- 2 **1. Reproduire le plus fidèlement possible, en fonction des données**
- 3 **disponibles, les 4 critères retenus par la Régie ;**
- 4 **2. Avoir un équilibre de poids entre les 4 critères ;**
- 5 **3. Simplifier les calculs de pondération ;**
- 6 **4. Une occurrence ne doit plus automatiquement avoir une pondération**
- 7 **de 1, afin de ne pas reproduire les mêmes résultats que le critère**
- 8 **« autorisation de l'exploitant ».**

9 **Durée : Le calcul est semblable à la première version et permet d'obtenir un**

10 **équilibre de poids entre les 4 critères.**

11 **Première contingence : Le calcul est semblable à la première version, sauf que**

12 **la pondération est maintenant de 2 au lieu de 1, afin de donner plus de poids à**

13 **ce critère et ainsi obtenir un équilibre de poids entre les 4 critères.**

14 **CHI : Le calcul du critère est grandement simplifié et ne tient compte que**

15 **des CHI, comme exigé par la Régie.**

16 **Pertes de transit : Aucun changement.**

4.2 En ce qui a trait au critère Durée :

4.2.1 veuillez préciser le pourcentage des indisponibilités forcées dont la durée est inférieure à un écart-type;

Réponse :

17 **Environ 80 % des IFD ont une durée inférieure à un écart-type.**

4.2.2 Veuillez expliquer pourquoi seules les interruptions forcées d'une durée supérieure à un écart-type sont considérées;

Réponse :

18 **Voir le point 4 de la réponse à la question 4.1.**

19 **De plus, considérer seulement les IFD dont la durée est supérieure à un**

20 **écart-type permet de faire ressortir les événements qui sont exceptionnels**

21 **par rapport à l'ensemble de l'échantillon observé, ici l'ensemble des IFD**

22 **par famille.**

4.2.3 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur utilise l'écart-type de la durée des IF par famille d'équipement plutôt que l'écart-type de la durée des IF pour toutes les familles d'équipement confondues.

Réponse :

1 **Comme chaque famille d'équipement a ses propres particularités,**
2 **le Transporteur considère donc qu'il est essentiel de calculer l'écart-type par**
3 **famille d'équipement. Ces valeurs sont présentées au tableau R4.2.3.**

4 **Par exemple, les sectionneurs prendront beaucoup plus de temps à revenir en**
5 **réseau qu'un transformateur. En validant qu'un transformateur a été retiré plus**
6 **longtemps qu'un écart-type de sa famille, la probabilité que l'indisponibilité**
7 **soit grave est donc accrue.**

Tableau R4.2.3
Écart-type (σ) par famille d'équipement

Type d'emplacement d'exploitation	Heures
Disjoncteur	1 548
Non Conventionnel	692
Sectionneur	3 776
Transformateur	1 323
XC	2 910
XL	2 152

4.3 En ce qui a trait au critère CHI, veuillez justifier le choix des seuils.

Réponse :

8 **Pondération du critère CHI :**

- 9 **1. $0 < \text{CHI} < 10\,000$: Pondération de 1 dès que des clients ont été touchés.**
- 10 **2. $10\,000 < \text{CHI} < 40\,000$: Les événements de 10 000 CHI représentent**
11 **environ 20 % de l'échantillon des données.**
- 12 **3. $40\,000 < \text{CHI}$: L'écart-type de l'échantillon est d'environ 50 000 CHI.**
13 **Afin de ressortir les IFD ayant eu un impact exceptionnel chez les**
14 **clients, le Transporteur a utilisé le seuil de 40 000 CHI.**

5. **Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 24;
(ii) Décision [D-2019-047](#), p. 20, par. 60.

Préambule :

(i) « *Les quatre premiers éléments sont disponibles au début de l'été pour l'année suivante. Par contre, la puissance disponible acheminable est évaluée entre les mois de décembre de l'année en cours et février de l'année suivante, soit au moment où la planification des retraits se termine. La période de retraits du Transporteur, ayant un impact sur le réseau de transport, se situe entre la mi-mars et la mi-novembre puisqu'en dehors de ces dates, il lui est très difficile de respecter la planification étant donné les impondérables liés à la température.*

[...]

Ainsi, le Transporteur ne peut donc pas fournir la courbe future de prévision des marges disponibles pour l'année 2020, comme demandé, puisqu'il ne possède pas actuellement toute l'information pertinente pour se faire ».

(ii) « *Elle [La Régie] ordonne également au Transporteur de déposer dans les prochains dossiers tarifaires la courbe future de prévision des marges disponibles et les données pertinentes aux fins de la planification des retraits ».*

Demandes :

- 5.1 La Régie comprend que si une prévision de la puissance disponible acheminable pour l'année 2020 était effectuée en ce jour, elle serait moins précise que l'évaluation qui sera effectuée entre décembre 2019 et février 2020. Veuillez néanmoins indiquer si le Transporteur dispose d'une telle prévision préliminaire pour la puissance disponible acheminable 2020.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur rappelle que la courbe sur la sollicitation du réseau a été**
2 **présentée, à l'origine³, afin d'illustrer le fait que le réseau est de plus en plus**
3 **sollicité et donc qu'il est de plus en plus difficile d'obtenir des retraits pour**
4 **faire de la maintenance. De plus, le Transporteur précise qu'il n'utilise pas la**
5 **courbe de prévision des marges disponibles pour tirer des conclusions sur la**
6 **planification des retraits sur le réseau.**

³ R-4012-2017, [B-0105](#), HQT-15 Document 2.1, page 16.

1 **Le Transporteur ne disposera pas de prévision préliminaire de la puissance**
2 **disponible acheminable tant qu’il n’aura pas ordonnancé ses retraits sur le**
3 **réseau de transport. Cet exercice sera réalisé durant la période de décembre**
4 **de l’année en cours à février de l’année suivante.**

5.1.1 Dans l’affirmative, veuillez présenter une courbe de prévision préliminaire des marges disponibles du réseau de transport en 2020 et la commenter.

Réponse :

5 **Voir la réponse à la question 5.1.**

5.1.2 Dans la négative, veuillez justifier l’absence d’une telle prévision dans la planification à moyen terme et à long terme du réseau de transport.

Réponse :

6 **Le Transporteur possède une planification de la gestion de ses actifs, sur une**
7 **base multi-annuelle, composée des plans de maintenance des équipements**
8 **pour assurer la pérennité du réseau. Néanmoins, il ne dispose pas de**
9 **planification à moyen et long termes pour opérationnaliser cette planification**
10 **de la gestion des actifs.**

11 **Par ailleurs, la finalisation de la planification annuelle des retraits à un niveau**
12 **opérationnel, pour obtenir la prévision de la puissance disponible**
13 **acheminable, peut être affectée par des événements sur le réseau, la météo ou**
14 **le report de retraits non réalisés dans l’année en cours. Le déplacement de**
15 **plusieurs retraits à l’année suivante occasionne un impact important en**
16 **cascade sur la planification de l’année à venir.**

17 **Ainsi, prévoir longtemps d’avance la planification opérationnelle des retraits**
18 **engendrerait des efforts considérables de la part des équipes de travail du**
19 **Transporteur pour évaluer en continu l’ordonnancement des travaux en termes**
20 **de capacité humaine, de logistique et d’arrimage entre les postes et centrales.**

21 **En plus de toutes ces étapes, plusieurs itérations d’analyses et de simulations**
22 **seraient nécessaires pour pouvoir établir un plan des retraits. Tous ces efforts**
23 **auraient à être déployés à chaque fois qu’un événement surviendrait sur le**
24 **réseau de transport et qu’un retrait serait déplacé. Il en est de même pour**
25 **chaque modification de retraits du producteur qui engendre de nouvelles**
26 **analyses.**

27 **Le Transporteur juge donc qu’un tel exercice, requérant des efforts importants**
28 **en continu, ne produit pas de valeur ajoutée à l’exploitation de son réseau de**
29 **transport.**

5.2 Veuillez expliquer le processus de planification des retraits pour 2020, en vous appuyant sur les données et les hypothèses pertinentes.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur présente les étapes générales du processus de planification**
2 **des retraits pour le réseau de transport :**
- 3 • **Évaluation des projets majeurs à réaliser au cours de l'année suivante ;**
 - 4 • **Production du guide d'ordonnancement des retraits servant à établir**
5 **des propositions des plages de retraits pour les équipements du réseau**
6 **principal ;**
 - 7 • **Saisie des retraits des groupes alternateurs, des lignes et des autres**
8 **équipements de postes du réseau de transport ;**
 - 9 • **Simulation de la validité des retraits saisis dans le système par le biais**
10 **des étapes suivantes :**
 - 11 • **Respecter les règles d'ordonnancement des retraits ;**
 - 12 • **Considérer la configuration du réseau de transport ;**
 - 13 • **Évaluer les congestions possibles sur le réseau de transport ;**
 - 14 • **Se préoccuper des variations de température ;**
 - 15 • **Tenir compte des retraits du Producteur ;**
 - 16 • **Tenir compte des imprévus survenant sur le réseau ;**
 - 17 • **Surveiller les limites de transit ; et**
 - 18 • **Prendre en considération son bilan de puissance.**

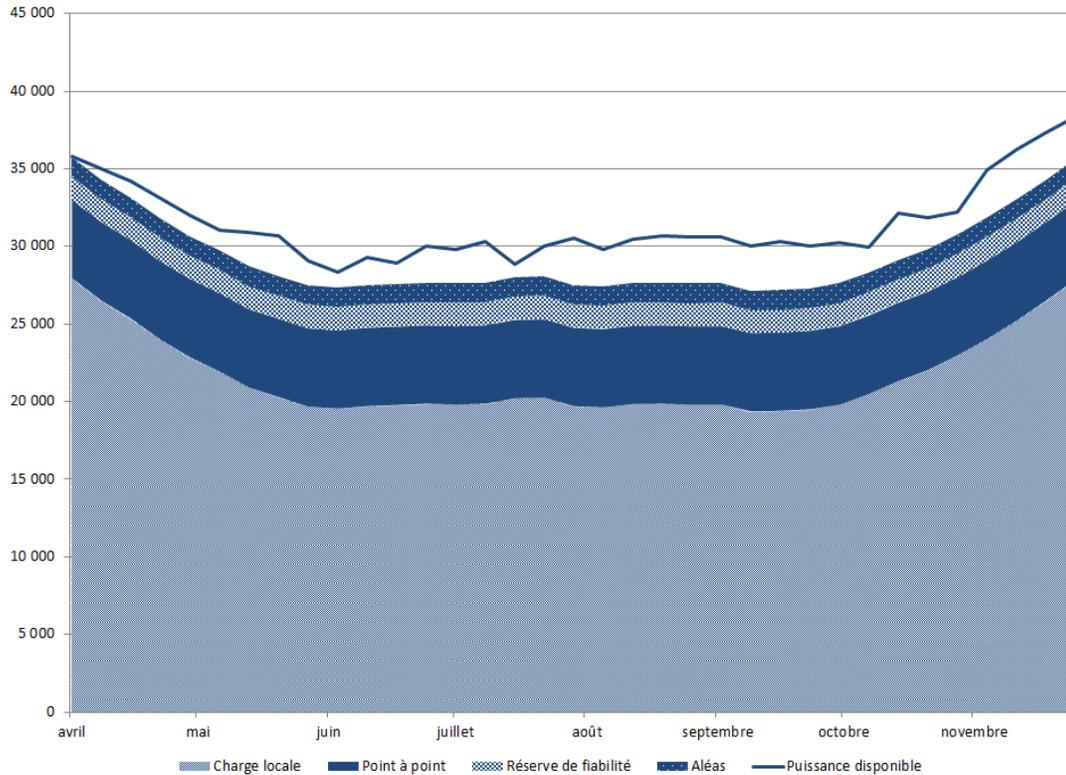
5.3 Veuillez déposer la courbe de prévision des marges disponibles du réseau de transport pour l'année 2019 qui, selon la référence (i), serait actuellement disponible.

Réponse :

- 19 **Le Transporteur présente, à titre informatif, la courbe de prévision des marges**
20 **disponibles du réseau de transport pour la période des retraits effectués entre**
21 **le mois d'avril et la fin novembre 2019. Aucune planification des retraits n'est**
22 **réalisée durant les mois d'hiver. Toutefois, la marge disponible obtenue par**
23 **cette courbe ne représente pas nécessairement une opportunité pour réaliser**
24 **de la maintenance (ou réaliser des retraits). En effet, le nombre de retraits, qui**
25 **est en constante augmentation, complexifie l'analyse de cette courbe, puisque**
26 **des règles d'ordonnancements, tel qu'un nombre maximal de ligne 735 kV à**
27 **retirer dans un même corridor empêcheraient le Transporteur de retirer des**

- 1 équipements à un endroit du réseau même si une marge est présente. Tout
 2 cela dans le but d'assurer la stabilité du réseau ou limiter des contraintes
 3 thermiques sur les équipements.

Figure R5.3
Courbe de prévision des marges disponibles
Avril-novembre 2019



6. **Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 7;
 (ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0019](#), p. 8 et 9.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente, au tableau 1, les résultats des indicateurs de performance reconnus à ce jour par la Régie sur la période de 2013 à 2018. Les indicateurs de « *Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes* » se présentent comme suit :

	Unités de mesure	Résultats						
		2013	2014	2015	2016	2017	Moy. 5 ans	2018
38 Indicateurs environnementaux								
39 <u>Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes</u>								
40 ▪ Superficie totale des emprises à entretenir	Hectares	170 246	170 237	172 709	172 961	176 745	172 580	179 144
41 ▪ Superficie traitée mécaniquement	Hectares	11 619	20 312	11 011	12 010	17 294	14 449	13 977
42 ▪ Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	86	82	705	255	864	398	798
43 ▪ Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	11 705	20 394	11 716	12 285	18 158	14 848	14 775

(ii) « Année de base 2018 versus année témoin 2018 (R-4012-2017)

[...] le Transporteur vise à réaliser, comme planifié lors du dossier, un niveau de traitement des emprises supérieur à celui de l'année historique pour atteindre 20 000 hectares. »

Demande :

6.1 Veuillez expliquer la diminution du niveau de traitement des emprises en 2018.

Réponse :

1 **La diminution de la superficie de travaux réalisés en maîtrise de la végétation**
2 **est attribuable à deux éléments. D'une part, on constate une hausse du coût**
3 **par hectare de plus de 9 % en 2018, due notamment à l'importante pénurie de**
4 **main-d'œuvre (ouvriers forestiers) des entrepreneurs. D'autre part, il a été**
5 **nécessaire de faire appel à des méthodes d'interventions plus coûteuses en**
6 **lien avec les impacts du retard accumulé qui engendre de la végétation plus**
7 **haute et plus dense.**

SUIVI DE DÉCISION

7. **Référence :** Dossier R-4085-2019, décision [D-2019-075](#), p. 4 et 8, par. 2, 24 et 25.

Préambule :

« [2] Le projet consiste en la vente de deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque ainsi que de six fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin. Cette vente donne suite à l'Entente Hydro-Québec – Atikamekw Nehirowisiw (2015) conclue dans le cadre de la réalisation du projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

[...]

[24] La Régie prend acte de l'intention du Transporteur de proposer le traitement comptable et financier des produits des ventes à l'occasion du premier dossier tarifaire qui suivra la date de leur réception.

[25] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par suivi administratif, de la date des transactions et de la réception des produits des ventes afin qu'elle puisse assurer un suivi adéquat de la situation ».

Demande :

7.1 Veuillez indiquer si, à ce jour, le Transporteur a reçu les produits des ventes des fibres optiques cités en référence. Dans l'affirmative, veuillez indiquer la date de réception et proposer un échéancier ainsi qu'un traitement comptable et financier des produits reçus. Dans la négative, veuillez indiquer à quel moment le Transporteur prévoit recevoir les produits des ventes des deux fibres optiques.

Réponse :

1 **Le Transporteur n'a pas reçu à ce jour les produits des ventes des fibres**
2 **optiques et n'est pas en mesure de confirmer le moment de la réception de**
3 **ceux-ci. En conformité avec la décision D-2019-075⁴, le Transporteur informera**
4 **la Régie, par suivi administratif, de la date des transactions et de la réception**
5 **des produits des ventes afin de lui permettre d'assurer un suivi adéquat.**

**MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS –
PROJET DE RÉFECTION D'UN COMPENSATEUR SYNCHRONE ET DES SYSTÈMES
CONNEXES DU POSTE DE LA MANICOUAGAN – ABANDON DES TRAVAUX LIÉS AU
CS23**

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6;
 - (ii) Pièce [B-0011](#), p. 16;
 - (iii) Pièce [B-0011](#), p. 8, tableau 1;
 - (iv) Pièce [B-0011](#), p. 31 et 32.

Préambule :

(i) « Selon les PCGR des États-Unis, les coûts liés à l'abandon de projets sont comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel un tel abandon se réalise, à la suite de l'obtention des approbations nécessaires ».

(ii) Le Transporteur présente un tableau relatif aux coûts d'abandon des travaux liés au CS23 :

⁴ [D-2019-075, par. 25.](#)

Tableau 9
Détail des coûts nets prévus – Abandon des travaux liés au CS23 (M\$)

1	Coûts totaux cumulés - 30 avril 2019	83,8
2	Mise en service du CS24 en 2016	54,7
3	Coûts résiduels pour CS 24 2016-2017	5,1
4	Coûts récupérables relatifs à du matériel / appareillage acquis	6,0
5	Coûts nets réels cumulés – CS23 et systèmes connexes - 30 avril 2019 (1-2-3-4)	18,0
6	Coûts résiduels prévus à venir à la suite de l'abandon du volet CS23 et systèmes connexes	11,1
7	Coûts nets prévus à radier (5-6)	29,1

(iii) Le Transporteur présente le détail du revenu requis 2020, dont la rubrique « *Projet poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23* » sous la catégorie « *Facteurs Y 2020* ».

(iv) Le Transporteur présente les caractéristiques du MRI reconnues par la Régie dont ceux relatifs aux Facteurs Y et Z.

Exclusions (Y)	<p>Critères :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Récurrence des éléments de coûts 2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur 4. Seuil de matérialité de 15 M\$
Exogènes (Z)	<p>Critères :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Éléments de coûts imprévus durant la période du MRI 2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts 3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur 4. Seuil de matérialité de 15 M\$

Demandes :

8.1 Veuillez préciser et déposer la norme incluse aux PCGR des États-Unis qui prescrit que les coûts liés à l'abandon de projets sont comptabilisés dans l'exercice financier au cours duquel un tel abandon se réalise, tel que mentionné à la référence (i).

Réponse :

1 **Le Transporteur fait référence à la norme ASC360, sections 360-10-35-47 et**
2 **360-10-35-48 suivantes :**

3 **360-10-35-47 : « For purposes of this Subtopic, a long-lived asset to be**
4 **abandoned is disposed of when it ceases to be used. If an entity commits to a**
5 **plan to abandon a long-lived asset before the end of its previously estimated**
6 **useful life, depreciation estimates shall be revised in accordance with**
7 **paragraphs 250-10-45-17 through 45-20 and 250-10-50-4 to reflect the use of the**
8 **asset over its shortened useful life (see paragraph 360-10-35-22). »**

9 **360-10-35-48 : « [...]When a long-lived asset ceases to be used, the carrying**
10 **amount of the asset should equal its salvage value, if any. The salvage value of**
11 **the asset shall not be reduced to an amount less than zero. »**

8.2 Veuillez indiquer si le montant de 29,1 M\$ calculé à la référence (ii) a été inclus à la base de tarification du Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez indiquer le mois et l'année d'inclusion à la base de tarification et justifier cette addition.

Réponse :

12 **Comme mentionné à la page 15 de la pièce B-0011, HQT-5, Document 1,**
13 **le Transporteur avait toujours l'intention à la fin 2018 de finaliser le projet et de**
14 **procéder au remplacement du système de démarrage du CS23. Ainsi, le**
15 **Transporteur avait prévu une mise en service au mois de décembre de l'année**
16 **témoin 2019 de 41,3 M\$⁵ à son dossier tarifaire 2019, dont 5,1 M\$ en lien avec**
17 **le CS24. Concernant l'année témoin 2020 du présent dossier, le montant de**
18 **29,1 M\$ calculé à la référence (ii) n'est pas inclus à la base de tarification du**
19 **Transporteur.**

8.3 En lien avec la référence (iv), veuillez justifier la demande de présenter en Facteur Y les coûts de 29,1 M\$ de la référence (ii) relatifs au Projet poste Manicouagan - Réfection CS24 - Abandon travaux liés au CS23 au regard de chacun des critères du Facteur Y.

⁵ R-4058-2018, [B-0024](#), HQT-7, Document 1, p. 25.

Réponse :

1 **Dans la décision D-2018-001⁶, la Régie a reconnu l'amortissement à titre**
2 **d'exclusion (Facteur Y). Puisque la demande de création du compte d'écarts et**
3 **de reports⁷ (« CÉR ») portait sur des coûts liés à l'abandon des travaux liés au**
4 **CS23 reflétés à la rubrique « Amortissement – Radiation de projets » pour**
5 **l'année de base 2019, le Transporteur a adjoint ce CÉR à ce Facteur Y.**
6 **Le Transporteur présente les justifications suivantes à l'appui de ce traitement,**
7 **sur la base des critères du Facteur Y :**

- 8 **1. Récurrence des éléments de coûts : dans le cadre des activités**
9 **normales du Transporteur, des circonstances peuvent amener celui-ci à**
10 **devoir radier des coûts découlant de l'abandon de projets**
11 **d'investissement. De tels coûts, le cas échéant, sont présentés à la**
12 **rubrique « Amortissement – Radiation de projets ».**
- 13 **2. Imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts : l'envergure**
14 **des coûts liés à la radiation du projet pour lequel le Transporteur a**
15 **demandé un CÉR dépasse le cours normal de ses activités et n'a pu**
16 **être prévue.**
- 17 **3. Coûts liés à des événements hors du contrôle du Transporteur : à la fin**
18 **de l'année 2018, l'intention du Transporteur était de finaliser le projet et**
19 **de procéder au remplacement du système de démarrage du CS23**
20 **comme prévu, avec une mise en service en 2019. L'inspection en**
21 **avril 2019 du rotor, planifiée dans le cadre du projet, a révélé que les**
22 **guides d'air sont endommagés et nécessite l'ouverture du CS.**
23 **Ces éléments nouveaux ont amené le Transporteur à revoir le projet⁸.**
- 24 **4. Seuil de matérialité de 15 M\$: les coûts nets prévus à radier en lien**
25 **avec cet abandon sont de 29,1 M\$.**

8.4 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le Transporteur demande que les coûts soient traités en Facteur Y plutôt qu'en Facteur Z. Veuillez notamment justifier le fait de considérer ces éléments de coûts comme étant récurrents plutôt que de les considérer comme étant des « éléments de coûts imprévus durant la période du MRI ».

⁶ [D-2018-001, p. 90.](#)

⁷ R-4093-2019.

⁸ [B-0011](#), HQT-5, Document 1, p. 15.

Réponse :

- 1 **Voir la réponse à la question 8.3.**
- 2 **Le Transporteur convient toutefois qu'il ne pouvait prévoir l'occurrence de**
- 3 **l'événement au moment de l'établissement des revenus requis de l'année 2019.**
- 4 **L'évolution vers une formule MRI est un contexte nouveau en appropriation**
- 5 **par le Transporteur et la Régie. Dans la mesure où la Régie considérerait que**
- 6 **le traitement des coûts serait davantage lié à un Facteur Z, le Transporteur n'y**
- 7 **voit pas d'objection.**

FACTEUR DE CROISSANCE DES ACTIVITÉS (FACTEUR C)

9. **Références :** (i) Pièce [B-0011](#), tableau 4, p. 11;
(ii) Pièce [B-0011](#), p. 20 à 22.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente le calcul du Facteur C pour l'année 2020 :

Tableau 4
Facteur C 2020 (M\$)

	Année témoin 2020
1 Mises en service des projets en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues¹	233,0
2 Mises en service des projets en maintien et amélioration de la qualité du service²	24,5
3 <i>Poste Chénier - Remplacement équipements</i>	<i>10,3</i>
4 <i>Reconstruction lignes à 120 kV à Gatineau</i>	<i>7,1</i>
5 <i>Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île</i>	<i>6,3</i>
6 <i>Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs</i>	<i>0,5</i>
7 <i>Poste Judith-Jasmin</i>	<i>0,3</i>
8 Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation	13,4
9 <i>Projet de raccordement des clients du Distributeur</i>	<i>14,2</i>
10 <i>Autres</i>	<i>(0,8)</i>
11 Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation	(9,4)
12 <i>Intégration des projets cogénération biomasse PAÉ 2011-01</i>	<i>(9,4)</i>
13 TOTAL	261,5
14 Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service reliées aux projets d'investissement en croissance ainsi que certaines mises en service reliées aux projets en maintien et amélioration de la qualité du service	1,509%
15 Facteur de croissance des activités	3,9

¹ Mises en service apparaissant au tableau 2 de la pièce HQT-6, Document 1.

² Selon une autorisation spécifique en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

La ligne 1 du tableau renvoie au tableau 2 de la pièce [B-0012](#), qui prévoit un montant de 233,0 M\$ pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

Aux lignes 8 et 9, le Transporteur prévoit un montant additionnel pour tenir compte de contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné qu'il en assume les charges d'entretien et d'exploitation.

(ii) « **8.1 Facteur de croissance des activités (Facteur C)**

Dans la décision D-2019-060¹⁷, la Régie se questionne sur les référentiels à utiliser dans le calcul du Facteur C et demande :

« ...de considérer et commenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les options suivantes :

- *les MES de l'année témoin, soit l'approche actuelle, en précisant si les MES considérées sont des valeurs de la moyenne des 13 soldes;*
- *les dernières MES réelles disponibles, soit une approche semblable à l'établissement du Facteur CK, utilisé dans la formule paramétrique relative aux dépenses en capital, et du Facteur I ».*

Voici les commentaires du Transporteur sur les deux options de la Régie.

(ligne 1 du tableau de la référence (i))

[...]

Option 2

Le Transporteur comprend que la deuxième option présentée par la Régie consiste à déterminer le Facteur C sur la base des MES réelles. À titre illustratif, pour déterminer le Facteur C de l'année témoin projetée 2020 du présent dossier, le Transporteur devrait utiliser les MES réelles de l'année 2018.

Le Transporteur juge que cette option pourrait créer une discordance au niveau des CEE occasionnées par les ajouts au réseau de transport, compte tenu du fait que les MES n'évoluent pas de façon stable dans le temps, mais plutôt par bonds.

Ainsi, dans l'hypothèse où pour l'année témoin projetée 2020 (année t+1) le niveau de MES était important et que celui des MES réelles 2018 (année t-1) était faible, alors le Transporteur obtiendrait des CEE inférieures aux besoins prévus et devrait conséquemment absorber un déficit sur les CEE liées à de nouveaux actifs, dont le plein financement ne serait obtenu que deux années plus tard, soit à l'année 2022.

Également, puisque le calcul du Facteur C est basé sur l'appendice J des Tarifs et conditions, il doit y avoir un appariement entre les CEE demandées selon les MES prévues de projets d'investissement de la catégorie Croissance avec celles demandées aux clients lors

de la détermination des excédents aux ajouts au réseau des clients du Transporteur. Dans le cas contraire, une distorsion serait créée ».

Demands :

9.1 Veuillez préciser si le montant de 233,0 M\$ (ligne 1 du tableau de la référence (i)) est un montant net des contributions à recevoir en lien avec l'entretien et l'exploitation (ie. que les montants liés aux contributions à recevoir y ont été soustraits).

Réponse :

1 **Le Facteur de croissance des activités (Facteur C) reconnu par la Régie dans**
 2 **le cadre du MRI du Transporteur⁹ correspond à la formule utilisée dans les**
 3 **dossiers tarifaires précédents pour évaluer, selon une approche paramétrique,**
 4 **la croissance des coûts liés à ses activités de base découlant des mises en**
 5 **service (« MES ») des projets d'investissement des catégories « Croissance**
 6 **des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du**
 7 **service ».**

8 **Afin de déterminer le Facteur C pour l'année 2020, le Transporteur utilise**
 9 **comme point de départ (ligne 1 du tableau de la référence (i)) la valeur des**
 10 **MES totales des projets de la catégorie d'investissement « Croissance des**
 11 **besoins » apparaissant au tableau 2 de la pièce B-0012, HQT-6, Document 1 au**
 12 **montant de 233,0 M\$. Ce montant est net des contributions à recevoir ou à**
 13 **payer. Le tableau suivant présente la composition de ces MES.**

Tableau R9.1
MES en Croissance des besoins pour le calcul du Facteur C 2020 (M\$)

	Année témoin 2020
1 MES des projets en Croissance des besoins, net des contributions à recevoir ou à payer (2+3+4)	233,0
2 MES des remboursements des postes de départ	9,4
3 MES des contributions à recevoir	(13,4)
4 MES des projets en Croissance des besoins excluant les contributions à recevoir et les remboursements des postes de départ	237,0

⁹ [D-2019-060, par. 153 et 160.](#)

1 **Ainsi, puisque le point de départ du calcul est un montant de 233,0 M\$ (net des**
2 **contributions à recevoir ou à payer), le Transporteur doit ajuster ces MES afin**
3 **d’obtenir les MES de projets en Croissance des besoins excluant les**
4 **contributions à recevoir et les remboursements des postes de départ pour les**
5 **raisons suivantes :**

6

- **Le Transporteur n’assume pas les charges d’entretien et d’exploitation**
7 **concernant les remboursements des postes de départ (sous la**
8 **responsabilité des producteurs privés), le montant de 9,4 M\$ doit être**
9 **retranché du montant de 233,0 M\$;**

10

- **Puisque les contributions à recevoir viennent diminuer les MES des**
11 **projets, et que le Transporteur assume les charges d’entretien et**
12 **d’exploitation, le montant de -13,4 M\$ doit être renversé.**

13 **La somme obtenue correspond à 237,0 M\$ de MES pour la catégorie**
14 **Croissance des besoins. En y additionnant la valeur des MES de projets de la**
15 **catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » de 24,5 M\$**
16 **apparaissant à la ligne 2 du tableau de la référence (i), on obtient un total**
17 **de 261,5 M\$ apparaissant à la ligne 13 du tableau de la référence (i), sur lequel**
18 **s’applique le Facteur C.**

9.2 Veuillez expliquer l’addition des montants liés à « l’effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d’entretien et d’exploitation » (lignes 8 à 10 de la référence (i)).

Réponse :

19 **Voir la réponse à la question 9.1.**

9.3 Veuillez expliquer pourquoi à la référence (i), la ligne 9 a un effet à la hausse sur le montant du Facteur C, que la ligne 10 a un effet à la baisse alors qu’elles sont sous la même rubrique « l’effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d’entretien et d’exploitation ».

Réponse :

20 **Le montant de 14,2 M\$ correspond à des contributions à recevoir pour les**
21 **ajouts au réseau du Distributeur, tandis que le montant de -0,8 M\$ correspond**
22 **à des contributions à payer par le Transporteur au Distributeur pour**
23 **l’intégration des projets de cogénération à base de biomasse et de centrales**
24 **photovoltaïques.**

9.4 Veuillez préciser si le montant de 233,0 M\$ (ligne 1 du tableau de la référence (i)) inclut les remboursements pour les postes de départ pour lesquels le Transporteur n'assume pas les frais d'entretien et d'exploitation.

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 9.1.**

9.5 Veuillez expliquer la soustraction des montants liés aux « *remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation* » à la ligne 11 de la référence (i).

Réponse :

2 **Voir la réponse à la question 9.1.**

9.6 Veuillez fournir le calcul du Facteur C en fonction des MES réelles 2018 des catégories Croissance des besoins de la clientèle et des autorisations spécifiques en Maintien et amélioration de la qualité du service, soit l'option 2 de la référence (ii).

Réponse :

3 **Le calcul du Facteur C en fonction des MES réelles 2018 est présenté au**
4 **tableau suivant.**

**Tableau R9.6
Facteur C réel 2018 (M\$)**

	Réel 2018
1 Mises en service des projets en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues¹	367,1
2 Mises en service des projets en maintien et amélioration de la qualité du service²	232,7
3 <i>Installation d'inductances shunt à 735 kV et à 315 kV</i>	45,1
4 <i>Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e)</i>	0,2
5 <i>Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'Île</i>	116,1
6 <i>Poste Gracefield et ligne Paugan - Maniwaki</i>	11,1
7 <i>Poste Judith-Jasmin</i>	52,2
8 <i>Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs</i>	8,0
9 Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation	45,4
10 <i>Poste Judith-Jasmin</i>	(0,1)
11 <i>Agrégation des projets (« pool ») - Contribution HQD</i>	41,2
12 <i>Ligne Némiscau - Raccordement client</i>	8,8
13 <i>Autres</i>	(4,5)
14 Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation	(110,5)
15 <i>Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2013-01 (4e)</i>	(110,5)
16 TOTAL	534,7
17 Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service reliées aux projets d'investissement en croissance ainsi que certaines mises en service reliées aux projets en maintien et amélioration de la qualité du service ³	1,555%
18 Facteur de croissance des activités	8,3

¹ Mises en service apparaissant au tableau 2 de la pièce HQT-6, Document 1.

² Selon une autorisation spécifique en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

³ Selon le coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé de l'année 2018 de 5,233%.

9.7 Veuillez fournir un ordre de grandeur, sur l'horizon d'un cycle de MRI, des écarts entre le référentiel utilisé à la référence (i) et le référentiel dont il est question à la référence (ii), soit des données réelles. Veuillez commenter.

Réponse :

1 **À titre de démonstration de l'application des deux méthodes, le Transporteur**
 2 **utilise à titre hypothétique¹⁰, un cycle illustratif de MRI pour les années 2015 à**
 3 **2018. Compte tenu que l'année 1 du cycle est déterminée sur la base du coût**
 4 **de service, aucun Facteur C n'est calculé pour l'année 2015.**

¹⁰ Évidemment, en réalité, le MRI actuel est prévu pour une période de quatre ans à compter de l'année 2019, qui a été déterminée sur la base du coût de service.

1 **Le Transporteur présente les données de base nécessaires à la démonstration,**
 2 **soit le tableau R9.7A portant sur l'établissement des Facteurs C autorisés aux**
 3 **dossiers tarifaires 2016 à 2018 du Transporteur et le tableau R9.7B**
 4 **correspondant aux Facteurs C établis selon les données réelles du**
 5 **Transporteur pour les années 2014 à 2016.**

Tableau R9.7A
Facteur C autorisés pour les dossiers tarifaires 2016 à 2018 (M\$)

	Autorisé 2016¹	Autorisé 2017²	Autorisé 2018³
Mises en service totales	374,4	771,4	1 485,5
Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service totales	1,527%	1,500%	1,555%
Facteur C	5,7	11,6	23,1

¹ R-3934-2015, B-0112, HQT-5, Document 1 Révisé, p. 6.

² R-3981-2016, B-0147, HQT-5, Document 1 Révisé, p. 5.

³ R-4012-2017, B-0135, HQT-5, Document 1 Révisé, p. 5.

Tableau R9.7B
Facteur C établis selon les données réelles 2014 à 2016 (M\$)

	Réel 2014	Réel 2015	Réel 2016
Mises en service totales	1 205,7	815,2	266,0
Charges d'entretien et d'exploitation en % des mises en service totales ¹	1,273%	1,251%	1,527%
Facteur C	15,3	10,2	4,1

¹ 2014: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,666% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.

¹ 2015: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,455% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.

¹ 2016: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,021% et 19% de charges d'entretien et d'exploitation.

6 **L'application de la proposition du Transporteur¹¹ est présentée au**
 7 **tableau R9.7C. Selon cette méthode, un Facteur C est projeté à 5,7 M\$**
 8 **(voir tableau R9.7A) au dossier tarifaire 2016 et révisé en fonction des données**
 9 **réelles 2016 au dossier tarifaire 2018 à 4,1 M\$ (voir tableau R9.7B),**
 10 **requérant donc un ajustement de -1,6 M\$ au dossier tarifaire 2018.**

¹¹ [B-0011](#), HQT-5, Document 1, p. 22.

**Tableau R9.7C
Application de la proposition du Transporteur (M\$)**

	DT 2016	DT 2017	DT 2018
Facteur C cumulé année précédente		5,7	17,4
Facteur C de l'année 2016 au réel - Ajustement			(1,6)
Facteur C de l'année 2016 au réel - Ajustement Facteur I-X ¹ de l'année 2017			0,0
Facteur C cumulé révisé		5,7	15,8
Facteur I - X ²		0,1	0,2
Facteur C projeté	5,7	11,6	23,1
Facteur C cumulé année en cours	5,7	17,4	39,1

¹ Facteur I-X illustratif de 1,34%.

1 **L'application du calcul du Facteur C selon les MES réelles est présentée au**
 2 **tableau R9.7D. Selon cette méthode, le Facteur C de l'année témoin du dossier**
 3 **tarifaire 2016 correspond au résultat du calcul déterminé selon les MES réelles**
 4 **de l'année 2014 (voir tableau R9.7B).**

**Tableau R9.7D
Application selon les MES réelles (M\$)**

	DT 2016	DT 2017	DT 2018
Facteur C cumulé année précédente		15,3	25,7
Facteur I - X ¹		0,2	0,3
Facteur C réel	15,3	10,2	4,1
Facteur C cumulé année en cours	15,3	25,7	30,1

¹ Facteur I-X illustratif de 1,34%.

5 **Ainsi, compte tenu des résultats précédents et en appui à l'affirmation du**
 6 **Transporteur aux pages 21 et 22 de la pièce B-0011, HQT-5, Document 1,**
 7 **l'évolution des MES ne se réalise pas de façon stable dans le temps et ceci**
 8 **influence grandement le Facteur C. Également, puisque le Facteur C est établi**
 9 **en considérant l'appendice J des Tarifs et conditions, il doit y avoir un**
 10 **appariement entre les charges d'entretien et d'exploitation (« CEE »)**
 11 **demandées via le Facteur C pour la catégorie Croissance des besoins de la**
 12 **clientèle, versus celles demandées aux clients du Transporteur lors de la**
 13 **détermination des excédents aux ajouts au réseau de ces clients. Une**
 14 **application selon les MES réelles ne permet pas d'effectuer cet appariement. À**
 15 **titre d'exemple, lorsqu'un excédent pour ajouts au réseau du Transporteur est**
 16 **exigible d'un client pour un projet, le client doit rembourser au Transporteur**
 17 **l'excédent ainsi que les CEE liées à cet excédent. Ainsi, en présumant une**

1 **MES à l'année témoin 2020, les CEE liées à cet excédent seraient inclus aux**
2 **revenus requis de l'année témoin 2020 tandis que le Facteur C, déterminé**
3 **selon les données réelles, serait obtenu qu'à l'année témoin 2022.**

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- 10. Références :** (i) Pièce [B-0012](#);
(ii) Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 149, par. 610.

Préambule :

(i) Le Transporteur a retranché beaucoup d'informations au document « Planification du réseau de transport ». Ce faisant, il a fait disparaître l'information relative à la condition de pointe de charge exceptionnelle, condition correspondant à une pointe de 4 000 MW supérieure à la pointe de charge normale.

(ii) En suivi de décision de la Régie, le Transporteur doit, dans le cadre des dossiers tarifaires, informer la Régie de tout projet visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle, dès que ce projet est identifié.

Demande :

10.1 Veuillez confirmer si des projets visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle sont prévus aux investissements en 2020.

Réponse :

4 **Comme spécifié à l'introduction de la pièce à la référence (i)¹², le contenu de la**
5 **section 1.1 de la pièce sur la planification du réseau du dossier tarifaire 2019¹³**
6 **n'est pas modifié cette année. Ainsi, aucun projet visant spécifiquement à**
7 **satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle n'est prévu aux**
8 **investissements du Transporteur en 2020.**

10.1.1 Dans l'affirmative, veuillez préciser la nature, l'échéancier et les coûts de chacun des projets.

¹² [B-0012](#), HQT-6, Document 1, page 5, lignes 11 à 19.

¹³ R-4058-2018, [B-0031](#), HQT-9, Document 1, section 1.1.

Réponse :

1 **Sans objet.**

- 11. Références :**
- (i) Pièce [B-0012](#), p. 7;
 - (ii) [Rapport annuel 2018 du Transporteur](#), p. 53 et 54;
 - (iii) Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0045](#), p. 17, R6.2.

Préambule :

(i) Concernant le projet de ligne dans le sud du réseau de transport, le Transporteur indique :

« Pour donner suite à la préoccupation exprimée par la Régie au sujet du projet de ligne dans le sud du réseau de transport, le Transporteur mentionne que les renseignements recueillis au cours du printemps 2019 sur les coûts de rehaussement de la capacité thermique des lignes à 735 kV entre les postes de Lévis et de la Nicolet (7005 et 7035) lui ont permis de conclure que ce projet n'est pas la solution la plus économique ». [note de bas de page omise]

(ii) Au Rapport annuel 2018 du Transporteur, ce dernier présente les coûts des travaux relatifs à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons. Il mentionne également :

« Pour faire suite à la demande de la Régie dans la décision D-2016-093 (paragraphe 67), le Transporteur souhaite informer la Régie que les études relatives au projet de ligne dans le sud du réseau de transport ont été complétées. Ces études concluent que ce projet de ligne n'est pas la solution la plus économique. Par conséquent, ce projet de ligne dans le sud du réseau de transport n'est pas retenu ».

(iii) En réponse à la Régie, le Transporteur apporte certains éclaircissements concernant le projet de construction d'une ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons :

« Le Transporteur rappelle qu'au-delà de la frontière de son réseau avec le New Hampshire, la ligne à 320 kV sera raccordée à la ligne proposée par les promoteurs du projet Northern Pass (« NPT »), avec lesquels il coordonne le développement des ajouts sur son propre réseau.

À la suite de la récente décision de la Cour suprême du New Hampshire, les promoteurs du projet NPT indiquent le 25 juillet 2019 que la réalisation de cette ligne n'est désormais plus probable.

En ce qui a trait à la ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons, le Transporteur évalue les suites à donner à ce projet sur son réseau à la lumière de ces éléments récents ». [notes de bas de page omise]

Demandes :

11.1 Selon les références (i) à (iii), le Transporteur confirme l'abandon du projet de ligne dans le sud du réseau de transport, cependant il mentionne qu'il évalue les suites à donner au projet de ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons. Suite à la décision de la Cour suprême du New Hampshire, veuillez préciser quelles sont les suites possibles prévues par le Transporteur concernant le projet du poste des Cantons.

Réponse :

1 **Le 26 août 2019, la demande de service de transport pour laquelle le projet**
2 **était planifié a été retirée par le client. Le Transporteur est actuellement en**
3 **processus de fermeture de ce dossier.**

11.2 Veuillez préciser comment le Transporteur entend traiter les montants déjà investis dans les projets de ligne dans le sud du réseau de transport et de ligne à 320 kV et d'installation d'équipements au poste des Cantons

Réponse :

4 **Comme prévu à la convention de service de transport ferme à long terme de**
5 **point à point avec le client, les montants déjà investis pour le projet de ligne à**
6 **320 kV et l'installation d'équipements au poste des Cantons font partie des**
7 **coûts associés au projet du client. Ces coûts encourus et engagés seront**
8 **remboursés au Transporteur par le client, conformément à la convention de**
9 **service de transport.**

10 **De plus, aucun montant n'est associé à ce projet dans les revenus requis du**
11 **Transporteur pour l'année 2020. En effet, les coûts encourus pendant la**
12 **réalisation d'un projet sont comptabilisés dans un compte hors base et ne**
13 **sont inclus à la base de tarification qu'à la mise en service projetée des**
14 **équipements.**

15 **Pour ce qui est du projet de ligne dans le sud du réseau, les montants**
16 **négligeables déjà investis ont été radiés.**

**MODALITÉS D'APPLICATION DES SERVICES DE COMPENSATION
D'ÉCARTS DE RÉCEPTION ET LIVRAISON**

- 12. Références :** (i) Pièce [B-0015](#), p. 5;
(ii) Pièce [B-0015](#), p. 10 à 12.

Préambule :

(i) « *Les modalités d'application actuellement en vigueur dans les Tarifs et conditions pour les Services rendus par le Producteur ont été modifiées en 2012, afin de les adapter au contexte commercial prévalant en Amérique du Nord et pour référer à l'adoption, par la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC »), des ordonnances 890 et 890-A. Ces modifications avaient entre autres pour but de permettre le règlement financier des écarts d'énergie, plutôt que la compensation par échanges d'énergie. Celles-ci ont été approuvées par la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans la décision D-2012-010* ». [notes de bas de pages omises]

(ii) Le Transporteur présente les modifications proposées par le Producteur.

Demandes :

12.1 Veuillez préciser si d'autres ordonnances visant les modalités d'application des services d'écart de réception et livraison, plus particulièrement leur tarification, ont été rendues après les ordonnances 890 et 890-A. Le cas échéant, veuillez identifier les ordonnances et les extraits pertinents.

Réponse :

1 **Le Transporteur indique qu'outre les ordonnances 890 et 890-A publiées**
2 **par la FERC, les ordonnances 890-B (juin 2008), 764 (juin 2012) et 764-A**
3 **(décembre 2012) rendues ultérieurement, impliquent des modalités**
4 **d'application des services de compensation d'écart de réception et livraison.**
5 **Le Transporteur présente ci-après les extraits qu'il juge pertinents.**
6 **Pour l'ordonnance 890-B : « The Commission [...] has already made clear that**
7 **it will consider on a case-by-case basis proposals to adopt enhanced**
8 **imbalance penalties subject to a showing that they are necessary under the**
9 **circumstances »¹⁴.**

¹⁴ FERC Order 890-B, p. 104.

1 **En ce qui a trait à l'ordonnance 764 : « [i]f a public utility transmission provider**
2 **believes it necessary to address intentional deviations, it may propose**
3 **revisions to Schedule 9 generator imbalance service pursuant to section 205 of**
4 **the FPA »¹⁵.**

5 **Pour ce qui est de l'ordonnance 764-A : « in the absence of sub-hourly**
6 **settlement and dispatch, a public utility transmission provider must account**
7 **for intra-hour imbalances in order to ensure that they are properly factored into**
8 **the calculation of hourly imbalance charges »¹⁶.**

12.2 Veuillez préciser si, de l'avis du Transporteur, les modifications proposées au présent dossier sont conformes aux ordonnances de la FERC pertinentes en la matière. Veuillez expliciter.

Réponse :

9 **Dans ses décisions¹⁷, la Régie s'exprimait comme suit quant à la FERC :**
10 **« [...] La Régie apprécie connaître la position de la FERC sur divers sujets**
11 **faisant l'objet de la présente décision [...]. Toutefois, il faut constater que la**
12 **législation régissant la FERC n'est pas la même que celle en vertu de laquelle**
13 **la Régie exerce sa compétence. De plus, le contexte québécois du commerce**
14 **du transport d'électricité est différent, à plusieurs égards, de celui dont la**
15 **FERC doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence. [...] la Régie prend**
16 **en considération les décisions de la FERC qui ont été portées à son attention**
17 **par les participants, mais avec la prudence et les nuances que requiert la**
18 **référence au droit comparé et compte tenu de son devoir de respecter le**
19 **contexte législatif québécois et de tenir compte du particularisme du contexte**
20 **québécois du commerce d'électricité. »**

21 **De l'avis du Transporteur, les modifications proposées au présent dossier sont**
22 **adaptées aux ordonnances de la FERC pertinentes en la matière puisqu'elles**
23 **ne touchent pas à la structure des tranches d'écart, aux pénalités et à**
24 **l'utilisation des prix horaire sur les marchés limitrophes, ajustés des coûts de**
25 **transport. De plus, la FERC reconnaît que des modifications peuvent être**
26 **proposées au cas par cas pour corriger une situation problématique.**
27 **Enfin, le Transporteur n'étant pas assujéti à la juridiction de la FERC,**
28 **il réitère que c'est la Régie qui est l'organisme décisionnel en la matière dans**
29 **le contexte québécois.**

¹⁵ FERC Order 764, p. 89.

¹⁶ FERC Order 764-A, p. 8.

¹⁷ D-2002-95, p. 18-19, D-2012-010, para. 72-73.

12.3 La Régie constate que la pièce B-0015 a été préparée par le Producteur. Veuillez préciser les motifs propres au Transporteur pour faire siennes les modifications demandées par le Producteur.

Réponse :

1 **Les services de compensation d'écart de réception et de livraison font partie**
2 **des services complémentaires offerts par le Transporteur. Le Transporteur est**
3 **tenu d'offrir ces services à sa clientèle (section 3 des *Tarifs et conditions*)**
4 **dans la mesure où il peut le faire à partir de ses ressources ou à partir des**
5 **ressources mises à sa disposition. Un client du service de transport ne peut**
6 **pas refuser l'offre de ces services complémentaires à moins de démontrer qu'il**
7 **a acquis ou fourni ces services complémentaires à partir d'une source située**
8 **dans la zone de réglage du Transporteur.**

9 **Dans la décision D-2009-015 du dossier R-3669-2008 – Phase 1, la Régie**
10 **s'exprimait comme suit quant aux services de compensation d'écarts de**
11 **réception et de livraison : « *La Régie considère que l'utilisation d'un prix de***
12 ***marché satisfait l'objectif d'offrir une juste compensation au fournisseur du***
13 ***service, sans créer d'opportunités d'arbitrage pour les clients du Transporteur***
14 ***[...]* ». Également, « *La Régie est d'avis que le prix de référence doit refléter les***
15 ***prix horaires sur les marchés limitrophes, ajustée des coûts de transport.* »**
16 **Enfin, « *La Régie demande au Transporteur de déposer pour examen, dans le***
17 ***cadre de la Phase 2 du présent dossier, une proposition quant aux modalités***
18 ***d'application et d'implantation de l'approche retenue.* »¹⁸**

19 **Dans le cadre du dossier R-3669-2008 – Phase 2, le Transporteur a proposé**
20 **une nouvelle structure pour la compensation des écarts de réception et de**
21 **livraison comprenant trois tranches d'écart, des pénalités et des prix de**
22 **compensation reflétant les prix horaires sur les marché limitrophes, ajustés**
23 **des coûts de transport. Les prix de compensation reflétaient l'offre d'Hydro-**
24 **Québec Production, seul fournisseur de ressources pour ces services.**

25 **Au terme de ce dossier, la Régie publiait la décision D-2012-010 le 10 février**
26 **2012 dans laquelle elle acceptait la proposition pour les écarts du premier**
27 **palier (p. 83), retenait l'application des taux de pénalité de 10 % et de 25 % pour**
28 **les écarts des deuxième et troisième paliers (p. 83) et acceptait la proposition**
29 **du Transporteur quant à l'inclusion des frais fixes reflétant les frais de**
30 **transport et les frais des services complémentaires applicables sur les**
31 **marchés limitrophes (p. 84). Elle rejetait cependant l'inclusion des seuils de**
32 **0 \$CA/MWh, 25 \$CA/MWh et 100 \$CA/MWh dans la formule de calcul pour ces**
33 **services. Les annexes 4 et 5 des *Tarifs et conditions* actuellement en vigueur**
34 **sont conformes à la décision rendue par la Régie.**

¹⁸ D-2009-015, R-3669-2008 – Phase 1, p. 111.

1 En mars 2018, le fournisseur de service, Hydro-Québec Production (« le
2 Producteur »), informait le Transporteur de son intention de revoir les
3 modalités d'application des services de compensation d'écart de réception et
4 de livraison à la suite de son constat, après plusieurs années depuis la
5 décision D-2012-010, que les formules de prix incrémentiel et décrémental en
6 vigueur ne permettaient pas d'atteindre les objectifs visés par la Régie dans
7 ses décisions. Les résultats de l'analyse du Producteur en ce qui a trait aux
8 écarts de réception soulevaient les problèmes suivants : 1) la logique pour
9 l'application des frais et coûts de transport créait un avantage pour le tiers, 2)
10 les données mensuelles soulevaient des questions quant aux raisons justifiant
11 l'utilisation du service par le tiers, et 3) un débalancement entre les écarts
12 positifs et négatifs semblait apparaître, le tiers se trouvant à acheter beaucoup
13 moins d'énergie qu'il en vendait. Le Producteur demandait enfin au
14 Transporteur de lui fournir des données à l'appui de la facturation lui
15 permettant de proposer une nouvelle offre de service et les délais à respecter
16 pour soumettre cette proposition à la Régie.

17 Le Transporteur a pris connaissance de la problématique soulevée par son
18 unique fournisseur de service et concluait que les points soulevés méritaient
19 débat et pouvaient mener à une modification des annexes 4 et 5 des *Tarifs et*
20 *conditions*. Les services de compensation d'écart de réception et de livraison
21 doivent fournir un incitatif approprié pour que les clients de service de
22 transport minimisent en tout temps les écarts dont ils sont la cause.

23 Le Producteur présente une preuve dans le cadre du présent dossier afin que
24 la Régie et les intervenants puissent s'adresser directement au fournisseur
25 de service.

13. Références : (i) Pièce [B-0015](#), p. 8 et 9;
(ii) Pièce [B-0015](#), p. 10 à 12.

Préambule :

(i) « *Cependant, le Producteur juge que c'est en partie en raison de la méthode de prise en compte de ces Frais applicables que les modalités d'application actuelles des Services offrent des occasions d'arbitrage. En effet, le Producteur est d'avis que l'addition et la soustraction des Frais applicables devraient être inversées pour que le prix décrémental ou incrémentiel qui résultera du calcul soit cohérent respectivement avec la transaction de vente ou d'achat déclenchée par un client du service de transport.*

Avec la formule actuelle, lorsqu'un client du service de transport est en position de vendeur, les Frais applicables sont traités comme s'il était en position d'acheteur. A contrario, lorsqu'un client du service de transport est en position d'acheteur, les Frais applicables sont traités comme s'il était en position de vendeur.

Il en résulte alors qu'un client du service de transport peut régulièrement se retrouver (tous écarts confondus) dans une position où le prix décrémental ou incrémentiel qu'il reçoit ou paye respectivement dans le cadre du Service, s'avère plus avantageux que ce qu'il aurait pu recevoir s'il avait hypothétiquement été sur les marchés à la même heure, lui fournissant des occasions d'arbitrage.

Cette affirmation est supportée par une analyse réalisée par le Producteur sur une série d'heures, reflétant une variété de scénarios possibles.

3.3 Nécessité d'introduire des seuils de prix aux tranches 2 et 3

Un regard pointu sur les écarts horaires des programmes de certains mois fait ressortir le besoin d'introduire des seuils de prix pour inciter davantage les clients du service de transport à utiliser tous les moyens possibles pour limiter leurs écarts de réception ou de livraison d'énergie par rapport à leurs programmes.

À titre d'exemples, des volumes importants d'écarts positifs ont été constatés pour les mois de mai 2016, mai 2017 et octobre 2017. À eux seuls, ces volumes représentent respectivement 51 %, 36 % et 31 % des écarts positifs pour l'année entière.

Tableau 2
Écarts positifs mensuels et proportions annuelles

Année	Écart positif (GWh)	% vs écart positif annuel
Mai 2016	13,0	51 %
Mai 2017	8,9	36 %
Octobre 2017	7,6	31 %

- *En mai 2016, 564 heures sur 744 (76 %) étaient en écart positif. De plus, 51 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW.*
- *En mai 2017, 532 heures sur 744 (72 %) étaient en écart positif et 12 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW. De plus, certains de ces écarts ont atteint des niveaux de plus de 100 MW (26 heures), allant même parfois au-delà de 200 MW (14 heures);*
- *En octobre 2017, 619 heures sur 744 (83 %) étaient en écart positif et 27 % de ces heures étaient en écarts supérieurs à 30 MW.*

Le Producteur souhaite ainsi réintroduire des seuils de prix aux tranches 2 et 3 pour ne pas encourager l'utilisation des Services comme solution alternative pour un client du service de transport qui chercherait, à titre d'exemple, à obtenir des revenus en produisant de l'énergie avec de l'eau qui devrait autrement être déversée ». [nous soulignons]

(ii) Les nouvelles modalités proposées par le Producteur incluent notamment la présence des prix minimaux et maximaux suivants :

- Prix incrémentiel tranches 2 et 3 (prix minimal) : 15,00 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 1 (prix maximal) : 5,00 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 2 (prix maximal): 1,85 \$CA/MWh;
- Prix décrémental tranche 3 (prix maximal): 0 \$CA/MWh.

Demandes :

13.1 Veuillez élaborer sur les conditions pouvant donner lieu à des écarts de réception, en particulier, ceux associés aux volumes importants constatés en mai et octobre (ex. : conditions saisonnières). Dans votre réponse, veuillez préciser si la condition est associée à un écart positif (livraison supérieure à la programmation) ou négatif (livraison inférieure à la programmation) et si elle est indépendante de la volonté du client point à point.

Réponse :

1 **Réponse du Producteur :**

2 **Les conditions qui donnent lieu à des écarts de réception positifs ou négatifs**
3 **sont normalement liées à l'incapacité de pouvoir prévoir avec exactitude la**
4 **production d'une centrale. Dans le cas d'une centrale hydroélectrique par**
5 **exemple, ceci serait surtout dû à la variabilité de l'apport d'eau. Par contre,**
6 **sur la moyenne, les écarts positifs et négatifs sont normalement répartis de**
7 **façon à tendre vers un net à zéro.**

8 **Un exemple d'événement spécifique pouvant donner lieu à un écart négatif**
9 **pourrait être un problème subit avec un groupe de production, qui ferait en**
10 **sorte qu'un client ne peut livrer autant qu'il avait planifié dans son programme.**
11 **Par ailleurs, d'autres situations pouvant donner lieu à des écarts positifs**
12 **importants et soutenus pourraient être un apport d'eau imprévu à la suite**
13 **d'une pluie importante ou par exemple si une livraison est maintenue en place**
14 **par le client du service de transport, pour être exportée dans les marchés alors**
15 **que la capacité de la ou des lignes d'interconnexion est réduite dû à un**
16 **entretien annuel.**

17 **Cependant, il existe des moyens pour contrôler les écarts avec les**
18 **programmes, tant en ce qui a trait aux écarts positifs que négatifs. La qualité**
19 **des prévisions de production et l'attention portée pour faire correspondre les**
20 **programmes de livraisons le plus exactement possible avec la production,**
21 **sont deux aspects importants.**

22 **Plus spécifiquement, un producteur hydroélectrique peut ajuster la production**
23 **de ses groupes, tant à la hausse qu'à la baisse, et travailler à améliorer ses**
24 **outils de prévisions des apports d'eau. Il est également possible d'ajuster les**
25 **programmes de livraisons d'énergie à l'intérieur d'une journée. Il s'agit de**
26 **soumettre un programme en temps réel pour augmenter le volume de**

1 livraison, ou de couper un programme en temps réel pour réduire le volume de
2 livraison. Ceci peut être fait sur une base horaire.

3 **Selon le Producteur, plus les écarts de réception sont importants et soutenus,**
4 **plus il devient difficile de les justifier par un événement hors du contrôle du**
5 **client du service de transport. Un temps insuffisant investi à la tâche, le**
6 **manque d'intérêt à améliorer le processus ou un incitatif financier peuvent**
7 **expliquer davantage ces résultats.**

13.2 La Régie comprend de la référence (i) que le déversement éviterait une livraison supérieure à la programmation et est donc une alternative à l'utilisation du service. Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie.

Réponse :

8 **Réponse du Producteur :**

9 **Un producteur qui doit gérer de forts apports d'eau, par exemple lors de la**
10 **crue printanière ou lors d'une période de pluies soutenues à l'automne,**
11 **pourra turbiner une partie de l'eau en augmentant les groupes de sa centrale**
12 **de leur niveau optimal à leur niveau maximal, et ensuite déverser l'excédent**
13 **nécessaire pour lui permettre de respecter ses programmes de livraison.**

14 **Ces moyens sont utilisés en réalité tout au long de l'année afin d'ajuster le**
15 **plus précisément possible la production d'énergie avec les programmes de**
16 **livraison en place.**

13.3 Veuillez identifier les autres moyens à la disposition des clients pour limiter leurs écarts de réception ou de livraison d'énergie par rapport à leurs programmes en précisant si le moyen sert à éviter un écart positif (livraison supérieure à la programmation) ou négatif (livraison inférieure à la programmation).

Réponse :

17 **Réponse du Producteur :**

18 **Voir la réponse à la question 13.1.**

13.4 Veuillez démontrer, à l'aide d'exemples chiffrés, que le Service actuel peut s'avérer plus avantageux que les prix en vigueur sur les marchés et ce, en raison de la manière dont les Frais applicables sont considérés. Veuillez fournir des exemples tant pour l'application du prix incrémentiel que pour l'application du prix décrémental.

Réponse :

- 1 **Réponse du Producteur :**
- 2 **Voici des exemples extraits à partir des données du mois de mai 2016 :**

Tableau R13.4A
Exemple avec l'application du prix Décémentiel (\$CA/MWh)

Mai 2016	Prix Décémentiel (livraison > programme)			Si client vendait sur les marchés
	Méthode en vigueur selon Annexe 4 des Tarifs			
	Client vend au + bas des 3 prix (prix RT + frais)			RT - (frais & transport)
	Prix RT marché	Frais	Prix décémentiel	
18 Mai – HE12:00 (Pointe)				
NY Zone M RT	16,70 \$	5,82 \$	22,52 \$	17,70 - 8,46 = 8,24 \$
NE PH II RT	26,08 \$	14,22 \$	40,30 \$	26,08 - 15,99 = 10,09 \$
ON HOEP RT	13,56 \$	5,00 \$	18,56 \$ (retenu)	13,56 - 8,23 = 5,33 \$
30 Mai – HE02:00 (Hors Pointe)				
NY Zone M RT	26,19 \$	5,88 \$	32,06 \$	20,05 - 8,47 = 17,72 \$
NE PH II RT	24,97 \$	14,37 \$	39,34 \$	19,12 - 16,07 = 8,91 \$
ON HOEP RT (\$ CA)	26,59 \$	4,00 \$	30,59 \$ (retenu)	26,59 - 8,23 = 18,36 \$

À noter : les variations des frais applicables sont dues à la variation du taux de change horaire.

Tableau R13.4B
Exemple avec l'application du prix Incrémentiel (\$CA/MWh)

Mai 2016	Prix Incrémentiel (livraison < programme)			Si client achetait dans marché
	Méthode en vigueur selon Annexe 4 des Tarifs			
	Client achète au + haut des 3 prix (RT - frais & transport)			RT + frais
	Prix RT marché	Frais & transport	Prix incrémentiel	
12 Mai – HE09:00 (Pointe)				
NY Zone M RT	20,68 \$	8,52 \$	12,15 \$ (retenu)	20,68 + 5,79 = 26,46 \$
NE PH II RT	24,11 \$	16,00 \$	8,10 \$	24,11 + 14,14 = 38,25 \$
ON HOEP RT (\$ CA)	20,28 \$	8,29 \$	11,99 \$	20,28 + 5,00 = 25,28 \$
31 Mai – HE09:00 (Pointe)				
NY Zone M RT	18,22 \$	8,53 \$	9,70 \$	18,22 + 5,90 = 24,12 \$
NE PH II RT	32,89 \$	16,15 \$	16,74 \$ (retenu)	32,89 + 14,41 = 47,30 \$
ON HOEP RT (\$ CA)	19,90 \$	8,29 \$	11,61 \$	19,90 + 5,00 = 24,90 \$

À noter : les variations des frais applicables sont dues à la variation du taux de change horaire.

Tableau R13.4C

Le Producteur présente ci-dessous comment, plus spécifiquement, les frais et coût de transport sont appliqués selon la méthode en vigueur, et comment ils devraient être appliqués selon la nouvelle méthode.

Frais de marchés et de transport applicables

(Pour les fins de la démonstration un taux de change de 1,30 a été utilisé)

Méthode actuelle :

- Client achète à prix temps réel, moins frais, moins coût de transport.
- Client vend à prix temps réel, plus frais.

(\$CA)	NY	NE	ON - PTE	ON - H.PTE	Transport HQT
Client achète	0,23 \$	7,68 \$	0,00 \$	0,00 \$	8,29 \$
Client vend	5,76 \$	14,08 \$	5,00 \$	4,00 \$	N/A

Nouvelle approche à adopter :

- Client achète à prix temps réel, plus frais.
- Client vend à prix temps réel, moins frais, moins coût de transport.

(\$CA)	NY	NE	ON - PTE	ON - H.PTE	Transport HQT
Client achète	5,76 \$	14,08 \$	5,00 \$	4,00 \$	N/A
Client vend	0,23 \$	7,68 \$	0,00 \$	0,00 \$	8,29 \$

13.5 Veuillez expliquer comment chacun des prix maximal et minimal cités à la référence (ii) ont été déterminés. Dans votre réponse, veuillez notamment :

- justifier l'insertion d'un prix décrémental maximal pour la tranche 1;
- expliquer que l'ajustement demandé pour les Frais applicables ne soit pas suffisant.

Réponse :

1 **Réponse du Producteur :**

2 **Les prix cités à la référence ont été déterminés de façon à ce qu'ils soient**
 3 **arrimés avec la nature même du service offert, à savoir un service de dernier**
 4 **recours visant à absorber les écarts de livraison de tierces parties.**
 5 **Les transactions découlent de ce service sont complètement hors du contrôle**
 6 **du Producteur et sont imposées par le client du service de transport.**
 7 **Le Producteur n'a aucun droit de regard sur la date, l'heure, le volume et la**
 8 **durée de la transaction et les prix associés à ces transactions doivent refléter**
 9 **cet état de fait. Ainsi ces prix ne peuvent être comparés aux prix des**
 10 **transactions dans lesquelles le Producteur s'engage de façon volontaire dans**
 11 **le cours normal de ses activités.**

1 **Pour ne pas être pénalisantes pour le Producteur, les transactions doivent se**
2 **faire à des niveaux de prix qui sont inférieurs aux prix de marchés qui peuvent**
3 **représenter des opportunités dont le Producteur voudrait profiter sur une base**
4 **volontaire. Les prix maximal et minimal ont été établis sur cette base.**

5 **Plus spécifiquement, le Producteur a fixé un prix maximal de 5 \$/MWh à la**
6 **première tranche du prix décrementiel pour demeurer cohérent avec la**
7 **position qu’il prend dans le cours normal de ses activités commerciales. Un**
8 **client ne doit pas pouvoir vendre au Producteur dans le cadre du Service de**
9 **compensation d’écart de réception, à un prix plus élevé que le prix qu’il**
10 **obtiendrait si le Producteur consentait volontairement à lui vendre dans le**
11 **cours normal des affaires.**

12 **Le prix maximal de 1,85 \$/MWh de la deuxième tranche correspond au prix en**
13 **vigueur dans l’entente de Service d’intégration éolienne¹⁹ en place avec le**
14 **Distributeur. Finalement, le prix de 0 \$/MWh est appliqué à la troisième tranche**
15 **afin d’éliminer tout incitatif pour un client du service de transport à négliger la**
16 **gestion des écarts ou à utiliser le Service de compensation d’écart de**
17 **réception comme alternative lui permettant de livrer plus d’énergie.**

18 **Le prix minimal de 15 \$/MWh, applicable aux tranches 2 et 3 lorsqu’un client**
19 **est en écart négatif et doit acheter de l’énergie, reflète le seuil minimum auquel**
20 **le Producteur est prêt à se faire imposer de vendre son énergie.**

21 **En effet, selon le Producteur, ne faire que l’ajustement des Frais applicables ne**
22 **serait pas suffisant pour décourager un client de transport d’utiliser le Service**
23 **de compensation d’écart de réception comme alternative advenant qu’il se**
24 **trouve, par exemple, dans une situation où il devrait plutôt déverser son eau.**

25 **C’est d’ailleurs avec le même raisonnement et pour ces mêmes raisons que le**
26 **Producteur avait également introduit des seuils et plafonds dans sa première**
27 **offre datée du 31 août 2010, déposée par le Transporteur dans le cadre du**
28 **dossier R-3669-2008 – Phase 2²⁰. Les prix fixes de l’offre déposée dans le**
29 **présent dossier ont été revus pour refléter la réalité commerciale actuelle**
30 **du Producteur.**

¹⁹ D-2016-095, R-3965-2016, p.11, para. 34 et 35.

²⁰ D-2012-010, R-3669-2008 – Phase 2, p. 77, para. 365.

13.6 Veuillez préciser dans quelle proportion du temps les prix prévus à la référence (ii) auraient été appliqués au lieu des prix de marchés au cours des trois dernières années.

Réponse :

1 **Réponse du Producteur :**

2 **Le Producteur n'est pas en mesure de produire ces statistiques puisqu'il ne**
3 **possède pas le détail horaire des écarts de réception des trois dernières**
4 **années.**

5 **Cependant, le Producteur juge qu'il faudrait interpréter les statistiques**
6 **demandées avec prudence. Une simple application de la nouvelle approche**
7 **offerte par le Producteur sur les données d'écarts de réception passées ne**
8 **produira pas des résultats crédibles. Un client adoptera normalement le**
9 **comportement qui lui est le plus favorable en fonction des conditions**
10 **en vigueur.**

11 **Si les nouvelles conditions offertes par le Producteur avaient été en vigueur**
12 **durant les trois dernières années, il est raisonnable de supposer qu'elles**
13 **auraient incité tout client à minimiser ses écarts, et que par conséquent,**
14 **les volumes d'écarts nets annuels auraient été différents.**

CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS

14. **Références :** (i) Pièce [B-0018](#), p. 10 et 11;
(ii) Dossier R-4058-2018, pièce [A-0043](#), p. 216 et 217.

Préambule :

- (i) « **2.2.2 Remboursements depuis 2009**

Depuis 2009, le Transporteur a procédé à 34 remboursements de réseaux collecteurs éoliens. De ce nombre, 7 parcs éoliens ont atteint le niveau maximal possible de 185 \$/kW, incluant les FEE applicables de 15 %.

Le tableau suivant résume les données par appel d'offres éolien.

Tableau 6
Remboursement des réseaux collecteurs par appel d'offres éoliens depuis 2009

Appel d'offres	Nombre de parcs éoliens	Réseaux collecteurs remboursés depuis 2009	Réseaux collecteurs ayant atteint le seuil de 185 \$/kW
A/O 2003-02	7	5	1
A/O 2005-03	15	15	0
Rivière Nouvelle*	1	1	1
A/O 2009-02	12	10	4
A/O 2013-01	3	3	1
Total	38	34	7

(*) Contrat gré à gré.

Cette situation s'explique essentiellement par le fait que les seuils de remboursement des réseaux collecteurs étaient tributaires des maximums applicables en vertu des contrats d'approvisionnement en électricité (« CAE ») approuvés par la Régie dans le cadre des derniers appels d'offres éoliens d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Rappelons que ces conditions contractuelles, dans le cas notamment des appels d'offres A/O 2003-02 et A/O 2005-03, étaient établies en partie sur la base des paramètres des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « Tarifs et conditions ») en vigueur avant la décision D-2009-015 établissant le nouveau seuil maximum de 185 \$/kW pour le remboursement des réseaux collecteurs éoliens. Pour les appels d'offres subséquents, c'est la règle de la valeur réelle des coûts encourus, jusqu'à concurrence du moindre de la valeur maximale du réseau collecteur convenue dans les contrats (RCmax) ou de la contribution maximale de 185 \$/kW, qui explique les résultats.

Ainsi et tel que mentionné dans les dossiers tarifaires antérieurs, ces résultats ne permettent pas une appréciation fiable du coût réel encouru par les producteurs pour leurs réseaux collecteurs et sont, a fortiori, d'utilité très limitée pour déterminer la contribution maximale de façon prospective ». [nous soulignons, notes de bas de page omises]

(ii) « R. C'est certain que ça serait une information intéressante pour nous là d'avoir toutes les pièces justificatives. Le seul enjeu peut-être, qu'on voit lié à ça c'est qu'il y a un coût, hein, pour produire toute ces pièces-là pour les promoteurs. Donc, une des raisons, parce qu'on leur avait déjà demandé et puis c'est certain que les promoteurs, de ramasser toute l'information des coûts réels, c'est quand même un travail qui est assez substantiel, ça fait que c'est pour ça que souvent, ils vont nous donner les grosses pièces, ce qui est suffisant pour accoter, si on veut, le seuil du montant qui est prévu de remboursement là de leur poste de départ, ça c'est un enjeu ».

Demandes :

14.1 La Régie comprend que pour les appels d'offres subséquents à l'A/O 2005-03, le Transporteur a obtenu davantage d'informations sur les coûts réels encourus. Veuillez confirmer la compréhension de la Régie en précisant si le projet Rivière-Nouvelle, qui relève d'un contrat gré à gré, a aussi été traité selon la règle de la valeur réelle des coûts encourus.

Réponse :

1 **La règle de la valeur réelle des coûts encourus, jusqu'à concurrence du**
2 **moindre de la valeur maximale du réseau collecteur convenue dans les**
3 **contrats (RCmax) ou de la contribution maximale de 185 \$/kW, ne signifie pas**
4 **que le Transporteur a reçu plus d'informations sur les coûts réels encourus**
5 **pour la construction du réseau collecteur. Ainsi, pour sept des huit projets**
6 **issus des appels d'offres A/O 2009-02 et A/O 2013-01 qui n'ont pas atteint le**
7 **seuil de remboursement calculé sur la base de la contribution maximale de**
8 **185 \$/kW, cela signifie que ces projets ont atteint, avant ce seuil, le montant**
9 **RCmax convenu dans les contrats du Distributeur. Ces montants ayant été**
10 **établis sur la base des estimations fournies par les producteurs dans le cadre**
11 **des appels d'offres susmentionnés, le Transporteur ne peut présumer que les**
12 **montants réclamés sont le reflet des coûts réels encourus pour les réseaux**
13 **collecteurs de ces projets. De plus, il en est de même pour les demandes de**
14 **remboursement qui ont atteint le seuil établi sur la base de la contribution**
15 **maximale de 185 \$/kW.**

16 **En ce qui concerne le parc éolien Rivière-Nouvelle, le seuil maximal de**
17 **remboursement du réseau collecteur a été établi dans le contrat**
18 **d'approvisionnement en électricité aux coûts réels de sa construction jusqu'à**
19 **concurrence de 185 \$/kW, soit le montant de la contribution maximale alors en**
20 **vigueur dans les *Tarifs et conditions*. La demande de remboursement du**
21 **producteur a respecté ce maximum. Bien que la demande ait été accompagnée**
22 **de pièces justificatives excédant le montant maximal admissible,**
23 **le Transporteur ne peut affirmer qu'il dispose des coûts réels et complets de**
24 **construction du réseau collecteur de ce parc éolien, les pièces soumises**
25 **n'ayant été auditées que pour couvrir le montant réclamé.**

14.2 La Régie comprend de la référence (iii) que lorsque le montant de remboursement pour le réseau collecteur atteint un maximum prévu, le promoteur n'a pas à fournir toutes les pièces liées au remboursement, mais seulement celles lui permettant de récupérer le montant maximal prévu. Il est, dans ce cas, impossible d'avoir l'information sur le coût réel des équipements. Veuillez confirmer ou corriger la compréhension de la Régie.

Réponse :

1 **Le Transporteur comprend que la Régie réfère plutôt à la référence (ii) dans sa**
2 **question.**

3 **Le Transporteur confirme la compréhension de la Régie eu égard aux coûts**
4 **réels de l'ensemble des dépenses admissibles du réseau collecteur qui**
5 **incluent entre autres les frais d'ingénierie, les coûts des équipements, les frais**
6 **d'installation et de construction et les autres frais de gestion et de**
7 **financement. Cela dit, il demeure possible, malgré le fait que la demande de**
8 **remboursement du producteur atteigne le montant maximal prévu, d'obtenir le**
9 **coût réel de certains équipements ou appareillages majeurs selon les pièces**
10 **justificatives déposées par le producteur.**

14.3 Dans le cas où le remboursement n'atteint pas le maximum prévu, veuillez préciser si les promoteurs doivent fournir l'ensemble des pièces justificatives permettant au Transporteur de disposer des coûts réels pour le remboursement des réseaux collecteurs.

Réponse :

11 **Le Transporteur confirme que lorsque le montant de la demande de**
12 **remboursement n'atteint pas le montant maximum prévu, que celui-ci soit**
13 **limité par le seuil de 185 \$/kW ou par le maximum prévu au contrat**
14 **d'approvisionnement en électricité (RCMax), le producteur doit rendre**
15 **disponibles toutes les pièces justificatives couvrant les dépenses admissibles**
16 **jusqu'à concurrence du montant réclamé.**