

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ POUR L'ANNÉE
TARIFAIRE 2007**

1. Référence : Section 3 : Réglementation la performance

Préambule :

Document 1 : Réglementation de la performance du Transporteur
HOT-3, Document 1, page 13 de 18 – Indice de continuité de transport

« Depuis le début des années 1990, on observe une nette amélioration de l'indice de continuité en transport (IC). Toutefois, en 2005, cet indice s'est détérioré pour s'établir à 0,93 heure/client le 31 décembre 2005. Ce résultat s'explique par cinq événements majeurs qui, à eux seuls, ont contribué à 0,55 heures/client dans la valeur finale de l'indice. Les principales causes qui ont affecté le IC en 2005 sont liées aux équipements, conditions atmosphériques, feux, interventions humaines, animaux, travaux programmés ou délestages. Toutefois, trois causes sont à la source de 66 % des cas ayant affecté le IC, soit la défaillance d'équipements (21 %), les conditions atmosphériques (30 %) et les travaux planifiés (15 %) ».

Demande :

1.1 Pourriez-vous élaborer sur la défaillance d'équipement. Quel suivi a été donné ?

2. Référence : Section 4 : Principes réglementaires et conventions comptables

Préambule

Document 2 : Principes réglementaires et méthode d'établissement du coût de service
HOT-4, document 2, pages 20 et 21

Le Transporteur explique qu'il n'a pas pris en compte les nouvelles normes comptables relatives à la comptabilisation des instruments financiers dans la préparation du présent dossier sur le transport.

Demande :

2.1 Est-ce que la FCEI comprend bien que c'est le manque de données réelles découlant des nouvelles normes comptables qui empêche le Transporteur de refléter les effets de ces nouvelles normes dans son actuel dossier sur le transport, mais que la comptabilité du Transporteur tiendra bel et bien compte des nouvelles normes dès le 1^{er} janvier 2007 ? Si non, veuillez élaborer.

3. Référence : Section 5 : Revenus requis

Préambule

Document 1 : Revenus requis du Transporteur 2005-2007
HQT-5, document 1, page 4

Demande :

- 3.1** Les catégories de dépenses présentées à la pièce HQT-5, document 1, page 4 correspondent-elles assez directement aux postes comptables du Transporteur ou résultent-elles de multiples transformations des données originales comptables ?
- 3.2** La sous-catégorie de dépenses intitulée « Amortissement », à l'intérieur de la catégorie « Autres charges », pourrait-elle être subdivisée davantage et différemment pour mieux l'harmoniser avec les subdivisions d'actifs de la base de tarification (actifs qui sont amortis), subdivisions telles qu'on les voit aux différents tableaux de la section 7 ? Si non, expliquer pourquoi.
- 3.3** Comment retrouver, à l'intérieur du grand tableau des dépenses cité en préambule, les dépenses reliées aux deux catégories « CCR et CT » et « Soutien », catégories que l'on peut voir à la pièce HQT-11, document 2, page 8, colonnes 16 et 17 ? Dans cette dernière pièce, la FCEI constate que les deux catégories de dépenses « CCR et CT » et « Soutien » totalisent respectivement 171,0 M\$ et 288,4 M\$ et sont incluses dans le grand total des dépenses avant rendement qui est de 1 513,3 M\$ (colonne 18, ligne 15 de HQT-11, document 2, page 8) ; ce grand total des dépenses se retrouve aussi au grand tableau des dépenses (HQT-5, document 1, page 4, colonne 2007) quand on soustrait le rendement (première ligne) du total (dernière ligne).
- 3.4** Si les catégories de dépenses « CCR et CT » et « Soutien » de la sous-question précédente ne se retrouvent pas distinctement au grand tableau des dépenses, pourrait-on les y montrer par l'ajout de deux subdivisions distinctes ? Si non, expliquer pourquoi.

4. Référence : Section 6 : Dépenses nécessaires à la prestation du service

Préambule

Document 1 : Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 05-07
HQT-6, document 1, page 6, tableau 1

La ligne « Dépenses totales » du tableau 1 cité en préambule montre que le total des dépenses nécessaires à la prestation du service passe de 1382,1 M\$ en 2005 à 1515,3 en 2007. Cela représente une croissance de 9,6% sur deux ans, et une croissance annuelle moyenne de 4,7%. Pour la même période, on peut constater que le taux d'inflation (croissance de l'IPC : HQT-9, document 1, page 15, tableau 4) montre une croissance annuelle moyenne de 2%.

Demande :

- 4.1** En dehors des explications spécifiques données aux sous-sections de la section 6, le Transporteur peut-il commenter, de façon globale et générale, sur le fait que la croissance annuelle moyenne de ses dépenses est d'autant supérieure à l'inflation ?

5. Référence : Section 6 : Dépenses nécessaires à la prestation du service

Préambule

Document 3.1 : Données financières – Groupe technologie
HQT-6, document 3.1, page 4, tableau 1

Demande :

- 5.1 Comment concilier les colonnes « Transporteur 2005, 2006 et 2007 » du tableau 1 « Groupe technologie » avec la subdivision « Groupe technologie » du grand tableau des dépenses déposé sous la cote HQT-5, document 1, page 4 ?

6. **Référence :** Section 6 : Dépenses nécessaires à la prestation du service

Préambule

Document 3.2 : Données financières – Centre de services partagés
HQT-6, document 3.2, pages 4 et 5, tableaux 1, 2 et 3

Demande :

- 6.1 Comment concilier le total (avant rendement) de la colonne « Transporteur » des tableaux 1, 2 et 3 portant sur « Centre de services partagés » avec la subdivision « Centre de services partagés » du grand tableau des dépenses déposé sous la cote HQT-5, document 1, page 4 ?

7. **Référence :** Section 6 : Dépenses nécessaires à la prestation du service

Préambule

Document 7 : Autres charges : Achat de services de transport
HQT-6, document 7, page 8, lignes 19 à 21 :

« Les revenus que le Transporteur retire des réservations sur ce chemin (CRT) sont plus élevés que le coût de sa réservation, contribuant ainsi à la réduction des tarifs. »

Demande :

- 7.1 Le Transporteur peut-il expliquer davantage ce qu'il veut dire.

8. **Référence :** Section 7 : Base de tarification

Préambule

Document 1 : Évolution de la base de tarification 2005-2007
HQT-7, document 1, page 5, lignes 7 à 12

La base de tarification de l'année témoin 2007 présente une croissance de l'ordre de 5,0 % par rapport à l'année historique 2005, selon la moyenne des 13 soldes, (15 302 M\$ / 14 571 M\$) (ou de 6,1% selon le solde au 31 décembre). Le Transporteur explique cette croissance par « l'augmentation des investissements liés à la croissance de la demande ... »

Demande :

- 8.1** Lorsque l'on compare les besoins de transport des clients point à point et charge locale de l'année témoin 2007, soit 36 341 MW, à ceux de l'année historique 2005, soit 35 379 MW, on observe une croissance de 2,7 %. Le Transporteur peut-il commenter sur cette croissance des besoins de transport inférieure à la croissance des investissements ?

9. Référence : Section 7 : Base de tarification

Préambule

Document 1 : Évolution de la base de tarification 2005-2007
HQT-7, document 1, page 13, tableau

Demande :

- 9.1** Dans la liste des mises en exploitation dont l'immobilisation est supérieure à 5 M\$, on y retrouve « Modernisation du logiciel de prévision de la demande ». Pourquoi cette immobilisation se retrouve-t-elle dans la subdivision « Immobilisations corporelles » plutôt que dans la subdivision « Actifs incorporels » ?

10. Référence : Section 7 : Base de tarification

Préambule

HQT-7, documents 2, 3 et 4 : Base de tarification 2005, 2006 et 2007

Demande :

- 10.1** De la même manière que la question est posée pour les dépenses, comment retrouver, dans les tableaux de la section 7 présentant les actifs de la base de tarification (dont ceux cités en préambule), les catégories d'actifs « CCR et CT » et « Soutien », catégories d'actifs que l'on peut voir à la pièce HQT-11, document 2, page 7, colonnes 16 et 17 ? Dans ce dernier tableau, la FCEI constate que les deux catégories d'actifs « CCR et CT » et « Soutien » totalisent respectivement 151,8 M\$ et 449,9 M\$ et sont incluses dans le grand total de la base de tarification qui est de 15 302 M\$ (colonne 18, ligne 36 de HQT-11, document 2, page 7).
- 10.2** Si les catégories d'actifs « CCR et CT » et « Soutien » ne se retrouvent pas distinctement aux tableaux présentant les actifs de la base de tarification, pourrait-on les y montrer par l'ajout de deux subdivisions distinctes ? Si non, expliquer pourquoi.

11. Référence : Section 9 : Planification du réseau de transport

Préambule :

Document 1 : Planification du réseau de transport
HQT-9, document 1, pages 9 et 10 et tableau page 13 de 16

« La démarche appliquée par le Transporteur aux fins de la planification du réseau de transport porte sur un horizon de 10 ans et permet au Transporteur d'avoir une vision globale des enjeux, problématiques et besoins qui sont sous-jacents à des actions à mettre en oeuvre afin de rencontrer les besoins de la charge locale, ainsi que pour répondre aux demandes des autres clients du Transporteur. Aussi, cette démarche permet d'avoir une vue d'ensemble des projets à

réaliser pour maintenir le réseau de transport en bon état, pour en assurer la fiabilité et ainsi, continuer à offrir un service de qualité.

Le Transporteur vise à établir le bilan le plus précis possible des investissements nécessaires au cours des 10 prochaines années. Ainsi, les besoins d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») pour l'alimentation de la charge locale, les demandes des producteurs, les besoins en pérennité, les besoins en innovation technologique, de même que les besoins pour la conduite du réseau sont évalués. Ces besoins sont basés sur des informations disponibles et prévisibles qui ont de fortes probabilités de se réaliser, ou sur des méthodes et des analyses comme c'est notamment le cas pour l'établissement des besoins en pérennité. » (nos soulignés).

- 11.1** Lorsque HQT intègre différentes demandes de ses clients dans sa planification pour l'intégration des centrales autres que pour la charge locale, quelle est l'Étape qui déclenche son intégration au plan ? La demande de réservation de transport, l'étude d'impact sur le réseau, études d'avant-projet et/ou convention de service ?
- 11.2** Qu'en est-il de la Romaine ? Pourquoi l'avoir intégrée dans le plan ?
- 11.3** Qu'en est-il de l'interconnexion avec l'Ontario ? Pourquoi l'avoir intégrée dans le plan ? Que signifie la mention n/a dans le tableau de la page 13 (sous autorisation) ? Le cas échéant, quels décrets ont autorisé la construction de cette interconnexion ?
- 11.4** Qu'en est-il de la demande de Newfoundland and Labrador Hydro ? Pourquoi ne pas l'avoir intégrée dans le plan ?

12. Référence : Section 9 : Planification du réseau de transport

Préambule

Document 1 : Planification du réseau de transport
HQT-9, document 1, page 15, tableau 5

Demande :

- 12.1** Comment le Transporteur envisage-t-il la progression des besoins des clients « point à point court terme » au cours des prochaines années ? Les services à court terme seront-ils de plus en plus utilisés ?
- 12.2** Peut-on ajouter au tableau 5 cité en préambule, et présentant la prévision des besoins des clients du Transporteur « charge locale » et « point à point long terme » jusqu'en 2016, les clients « point à point court terme » ?

13. Référence : Section 10 : Commercialisation

Préambule

Document 1 : Commercialisation des services de transport
HQT-10, Document 1, page 6 de 22

- 13.1** Veuillez fournir la liste complète des participants au groupe de travail.

14. Référence : Section 10 : Commercialisation

Préambule

Document 1 : Commercialisation des services de transport
HQT-10, Document 1, page 8 de 22

« La FERC a également invité les provinces canadiennes à mettre en place un régime obligatoire de normes de fiabilité comparable au modèle américain. Des discussions à ce sujet, regroupant la FERC et la NERC auxquelles participent le Québec et les autres provinces canadiennes, sont actuellement en cours. »

- 14.1** Le Transporteur entrevoit-il des demandes particulières à cet effet de sa part à la Régie ? Veuillez élaborer.
- 14.2** Le Transporteur considère-t-il que des modifications législatives seront nécessaires pour donner suite à ce régime de normes obligatoire ?

15. Référence : Section 10 : Commercialisation**Préambule**

Document 1 : Commercialisation des services de transport
HQT-10, Document 1, page 9 de 22

« Concernant le transit sur le réseau, le Transporteur a reçu en 2005 et dans la première moitié de 2006 plusieurs demandes de service de point à point à long terme devant débiter à compter de 2009, soit pour la réception d'électricité du Labrador, soit pour la livraison d'électricité vers les réseaux de l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, New York et la Nouvelle-Angleterre. Ces demandes, pour des livraisons vers les réseaux voisins totalisant 5 641 MW, entraînent pour le Transporteur une importante charge de travail afin d'effectuer les études d'impact qui sont requises en vue d'offrir les services de transport demandés. »

- 15.1** Veuillez expliquer qui a fait les demandes de service de point à point à partir de 2009 et donner le statut de chaque demande (i.e. à l'étude, convention de service signée, etc.).

16. Référence : Section 10 : Commercialisation**Préambule**

Document 2 : Besoins et revenus des services de transport
HQT-10, document 2, page 5, tableau 1

Demande :

- 16.1** La FCEI voudrait comparer les besoins en transport de la charge locale que l'on retrouve à la première section du tableau en préambule avec ceux de quelques années précédentes. Quand on regarde la pièce HQT-6, document 1, page 12 (révisée) du précédent dossier sur le transport (R-3549-2004 phase 2), la FCEI comprend-elle bien qu'elle doit utiliser les besoins de transport « normalisés » ?

17. Référence : Section 11 : Répartition du coût de service**Préambule**

Document 1 : Méthode de répartition du coût de service

HOT-11, document 1, page 7, tableau 1 « Interconnexions »

Demande :

17.1 Quel est, en pourcentage, le partage de l'utilisation des interconnexions entre l'usage « exportation » et l'usage « importation » ?

18. Référence : Section 11 : Répartition du coût de service

Préambule

Document 2 : Répartition du coût de service 2007
HOT-11, document 2, pages 6, 7 et 8, tableaux 1, 2 et 3

Demande :

18.1 Comment concilier entre eux les trois tableaux ci haut cités en ce qui a trait à la répartition (entre les fonctions) des dépenses et actifs intitulés « CCR/CT » et « Soutien » ? Plus précisément, par exemple, si les actifs « CCR/CT » et « Soutien » sont répartis uniformément au prorata des actifs spécifiques (tableau 1, colonnes 2 et 3), comment se fait-il que l'on retrouve des catégories d'actifs à zéro sous les colonnes 16 et 17 du tableau 2 ?

18.2 De même, comment concilier la répartition des dépenses « CCR/CT » et « Soutien » faite au prorata des actifs spécifiques (tableau 1, colonnes 7 et 8) avec celle faite au tableau 3 aux colonnes 16 et 17 ?

19. Référence : Section 12 : Tarification

Préambule

Document 1 : Tarification des services de transport

Demande :

19.1 Quelle est la puissance quotidienne réservée pour l'année témoin 2007 par chacun des deux groupes de clients « charge locale » et « point à point long terme » ?

19.2 Quelle est la puissance totale de la journée de pointe ?

19.3 Quelles sont les parts en pourcentage et en MW de chacun des deux groupes de clients « charge locale » et « point à point long terme » dans la puissance totale de la journée de pointe ?

20. Référence : Section 12 : Tarification

Préambule

Document 1 : Tarification des services de transport
HOT-12, document 1, page 10, tableau 4, deuxième ligne

Demande :

20.1 La FCEI comprend que les revenus des services « point à point court terme » de 97 M\$ ont été calculés à partir des taux unitaires de l'année 2005 (tableau 3 de la page 9, 1^{ère} colonne de taux unitaires) (puisque les taux unitaires de l'année témoin

2007 n'ont pas encore été calculés à cette étape du processus), en les multipliant par les besoins de transport pour l'année 2007 (tableau 2 de la page 6). La FCEI comprend-elle bien ?

- 20.2** La FCEI comprend-elle bien aussi que les taux unitaires des services « point à point court terme » qui seront facturés aux clients en 2007 sont ceux de l'année 2007 ?

21. Référence : Section 12 : Tarification

Préambule

Document 2 : Grille des tarifs de transport au 1^{er} janvier 2007
HQT-12, document 2, page 3

Un montant fixe pour le transport de la charge locale totale basé sur l'année témoin 2007 est facturé au Distributeur.

Demande :

- 21.1** Pourquoi le transport utilisé par le Distributeur n'est-il pas facturé sur la base de l'utilisation réelle du transport (en étant ajusté, par exemple, à la fin d'une année en tenant compte de l'utilisation réelle), étant donné que le taux unitaire annuel ferme est calculé et disponible ?
- 21.2** La facturation d'un montant fixe entraîne-t-elle des effets indésirables du genre surestimation de la charge locale de la part du Transporteur, ou sur utilisation du réseau de transport de la part du Distributeur ? Si non, expliquer pourquoi.

22. Référence : Section 12 : Tarification

Préambule

Document 3 : Justification des modifications aux Tarifs et conditions
HQT-12, Document 3, pages 5 à 7

- 22.1** L'ajout fait à l'article 17.1 semble clair mais la référence à la date prévue à l'article 17.4 est confuse. Veuillez élaborer sur la justification et clarifier la mécanique de l'article 17.4 à l'aide d'un exemple.
- 22.2** HQT pourrait-il considérer une rédaction qui permettrait d'inscrire, dans la situation décrite à l'ajout, immédiatement lors du dépôt d'une telle demande la date de la demande sur la plate-forme Oasis ?

23. Référence : Dossier 3606-2006 – Budgets des investissements

Préambule

HQT-1, Document 1 (3606-2006) Budgets des investissements, page 17 de 111
et dossier (3606-2006) HQT-9, Document 1, page 13

« Du montant total de 990,4 M\$, un montant de 339,5 M\$ visant des projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$, qui ont fait ou feront l'objet de demandes d'autorisation spécifiques auprès de la Régie conformément à l'article 1 du Règlement, ne fait pas l'objet de la présente demande d'autorisation.

Par ailleurs, le montant total des investissements comprend un montant de 138,7 M\$ pour un projet réputé prudemment acquis et utile. Il s'agit d'un projet de plus de 25 M\$ relatif à la construction d'une interconnexion avec l'Ontario. »

- 23.1** Veuillez indiquer le processus d'adoption ayant mené à ce que le projet d'interconnexion avec l'Ontario soit un « projet réputé prudemment acquis et utile »
- 23.2** Existe-t-il une convention de service entre HQT et HQP à cet effet ? Si oui, la déposer. Si non, veuillez expliquer à quelle étape est rendue cette demande.
- 23.3** Quels revenus seront générés pour HQT à partir de cette interconnexion et de cette réservation faite par HQP? Veuillez détailler pour chacune des dix prochaines années.
- 23.4** Veuillez expliquer la nature des investissements de 27,4 M\$ en 2006 et 138,7 M\$ en 2007.
- 23.5** Le plan stratégique d'Hydro-Québec (2006-2010), à la page 16 (joint à la demande), indique qu'entre 2009 et 2014 les ressources disponibles d'HQP varient annuellement entre 4.1 et 5.9 Tw/h. La capacité de l'interconnexion à construire étant de 1250 MW sur une base de réservation ferme à long terme, ceci équivaut à une quantité annuelle de 11 Tw/h. HQT croit-elle que cette interconnexion pourra être suffisamment optimisée par d'autres réservations pour générer des revenus provenant d'autres participants qu'HQP?
- 23.6** En vertu de la *Loi sur l'exportation de l'électricité*, HQT a-t-elle été autorisée par le gouvernement à faire construire une ligne de transport (interconnexion - Ontario) dédiée à l'exportation? Le cas échéant, veuillez déposer les décrets.
- 23.7** De manière additionnelle, on remarque de la preuve de HQT qu'HQP a déposé deux demandes de réservation de 1200 MW chacune sur les interconnexion de HQT-MASS et HQT - Phase I / II, soit pour N-Y et NE, ce qui représente 2400 MW à partir de 2009, soit 21Tw/h annuellement. Pourriez-vous confirmer que cette réservation va engendrer des revenus, même si dans les faits, il apparaît plausible qu'une quantité inférieure de MW/h émanant d'HQP ne transite sur ces chemins considérant les ressources d'HQP pour cette période.
- 23.8** Nous notons que sur le site OASIS de HQT, ces réservations sont « pré-confirmées ». Veuillez expliquer la signification et l'impact de cette pré-confirmation.
- 23.9** Ces réservations empêcheront-elles par ailleurs d'autres utilisateurs du réseau de faire du transit avec du service ferme sur les chemins HQT MASS et HQT Phase I / II, considérant que les limites de transport ferme sur ces chemins sont respectivement du côté américain : 1200 MW pour HQT-MASS et 1600 MW pour HQT Phase I / II ?
- 23.10** Une convention de service a-t-elle été signée pour chacune de ces deux réservations de 1200 MW? Si oui, les déposer. Si non, veuillez indiquer à quelle étape est rendue la demande.
- 23.11** HQP, avec ses trois réservations de long terme à partir de 2009 de près 3650 MW, devra payer, au tarif actuel, un montant annuel d'environ 260 M\$, soit 9 milliards de dollars sur 35 ans (durée des trois réservations). Veuillez confirmer ces revenus pour HQT, et ce, même si aucune énergie provenant d'HQP n'est transitée sur ces chemins.