

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2010-032

R-3706-2009

26 mars 2010

---

**PRÉSENTS :**

Gilles Boulianne

Marc Turgeon

Jean-François Viau

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

*Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1<sup>er</sup> janvier 2010*



**Intervenants :**

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais);
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Option consommateurs (OC);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	<b>6</b>
<b>LEXIQUE</b> .....	<b>8</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>10</b>
<b>2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE</b> .....	<b>11</b>
2.1 Efficienc.....	11
2.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs .....	22
2.3 Balisage.....	31
<b>3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES</b> .....	<b>34</b>
3.1 Les principes réglementaires .....	35
3.2 Les conventions comptables.....	35
<b>4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT</b> .....	<b>37</b>
4.1 Évolution des dépenses.....	37
4.2 Charges nettes d'exploitation .....	38
4.3 Autres charges .....	64
4.4 Frais corporatifs, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe ..	71
<b>5. BASE DE TARIFICATION</b> .....	<b>73</b>
5.1 Évolution de la base de tarification .....	73
5.2 Reconnaissance de certaines projections .....	74
5.3 Immobilisations corporelles en exploitation.....	75
5.4 Actifs incorporels .....	83
5.5 Dépenses non amorties et autres actifs .....	83
5.6 Fonds de roulement réglementaire.....	85
<b>6. COÛT DU CAPITAL</b> .....	<b>85</b>
6.1 Structure du capital et taux de rendement sur l'avoir propre.....	85
6.2 Coût de la dette.....	86
6.3 Taux de rendement sur la base de tarification .....	89
6.4 Coût en capital prospectif .....	89

---

<b>7.</b>	<b>REVENU REQUIS .....</b>	<b>89</b>
<b>8.</b>	<b>PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....</b>	<b>91</b>
<b>9.</b>	<b>COMMERCIALISATION .....</b>	<b>93</b>
9.1	Contexte .....	93
9.2	Taux de pertes de transport.....	94
9.3	Prévisions des besoins des services de transport.....	94
9.4	Suivi des engagements d'achat pour les ajouts au réseau.....	96
<b>10.</b>	<b>RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....</b>	<b>97</b>
10.1	Conformité avec la méthodologie de répartition des coûts retenue par la Régie.....	97
10.2	Répartition du coût des retraits d'actifs.....	98
<b>11.</b>	<b>TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT.....</b>	<b>99</b>
11.1	Tarifs de transport.....	99
11.2	Tarifcation des services complémentaires.....	103
11.3	Contributions pour les ajouts au réseau .....	104
<b>12.</b>	<b>RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS .....</b>	<b>108</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>110</b>
	<b>ANNEXE 1 .....</b>	<b>113</b>

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1</b>	
<b>Sommaire des gains nets cumulatifs aux charges nettes d'exploitation .....</b>	<b>14</b>
<b>Tableau 2</b>	
<b>Mesures d'efficience 2008-2010.....</b>	<b>16</b>
<b>Tableau 3</b>	
<b>Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2008-2010.....</b>	<b>38</b>
<b>Tableau 4</b>	
<b>Évolution des charges brutes directes 2008-2010 .....</b>	<b>39</b>
<b>Tableau 5</b>	
<b>Évolution du budget spécifique 2008-2010.....</b>	<b>43</b>
<b>Tableau 6</b>	
<b>Évolution des charges de services partagés 2008-2010 .....</b>	<b>47</b>
<b>Tableau 7</b>	
<b>Évolution des charges nettes d'exploitation de 2009 à 2010 .....</b>	<b>56</b>
<b>Tableau 8</b>	
<b>Évaluation par le Transporteur des charges nettes d'exploitation pour 2010 à l'aide de la formule paramétrique de la Régie.....</b>	<b>59</b>
<b>Tableau 10</b>	
<b>Évolution des Autres charges 2008-2010.....</b>	<b>64</b>
<b>Tableau 11</b>	
<b>Évolution de la base de tarification 2008-2010 .....</b>	<b>74</b>
<b>Tableau 12</b>	
<b>Évolution du revenu requis 2008-2010 .....</b>	<b>90</b>
<b>Tableau 14</b>	
<b>Besoins des services de transport en 2010 .....</b>	<b>96</b>
<b>Tableau 15</b>	
<b>Tarifs en vigueur et tarifs proposés .....</b>	<b>100</b>
<b>Tableau 16</b>	
<b>Évolution du tarif de point à point de long terme et de la facture de la charge locale .....</b>	<b>101</b>

**Tableau 17**

**Tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point .....103**

**Tableau 18**

**Évolution de la répartition par catégorie des coûts des postes de départ .....105**

**LEXIQUE**

ACÉ	Association canadienne de l'électricité
ATPC	Actif au titre des prestations constituées
CNE	Charges nettes d'exploitation
COPE	<i>Committee on Performance Excellence</i>
CRT	<i>Cedars Rapids Transmission</i> (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)
ÉLL	Énergie La Lièvre
ÉTC	Équivalent temps complet
FERC	<i>Federal Energy Regulatory Commission</i>
HQÉ	Hydro-Québec Équipement
ICCA	Institut canadien des comptables agréés
IFRS	<i>International Financial Reporting Standards</i> (normes internationales d'information financière)
IPC	Indice des prix à la consommation
LCHM	La Compagnie hydroélectrique Manicouagan
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
NPCC	<i>Northeast Power Coordinating Council</i>
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
PDG	Président-directeur général
RHSP	Groupe Ressources humaines et services partagés
TI	Technologies de l'information
TSO	<i>Transmission System Operator</i>



## Abréviations et signes conventionnels

\$	dollar(s) canadien(s)
k	kilo (mille) - placé devant une unité, la multiplie par $10^3$
kV	kilovolt
kW	kilowatt
kWh	kilowattheure
M	méga (million) - placé devant une unité, la multiplie par $10^6$
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt
MWh	mégawattheure
T	téra (billion) - placé devant une unité, la multiplie par $10^{12}$
TWh	térawattheure

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 30 juillet 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. La pièce B-1, HQT-9, document 1.2, présentant le schéma unifilaire du réseau et les schémas d'écoulement de puissance, est déposée sous pli confidentiel.

[2] Le 19 août 2009, la Régie rend la décision procédurale D-2009-105 dans laquelle elle convoque une audience publique pour examiner la demande du Transporteur. Un avis public paraît le 22 août 2009 dans les quotidiens *Le Devoir*, *Le Droit*, *Le Nouvelliste*, *La Presse*, *Le Quotidien*, *Le Soleil*, *La Tribune* et *The Gazette*.

[3] Le 23 septembre 2009, la Régie rend la décision D-2009-123 sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et les sujets d'audience. Dans cette décision, elle accepte que le Transporteur projette son coût de service 2010 en prenant en compte la demande de changement de méthode d'amortissement faisant l'objet du dossier R-3703-2009. Elle précise que, dans l'éventualité où elle n'approuverait pas la demande du Transporteur et d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) quant à la nouvelle méthode d'amortissement proposée, elle ordonnera au Transporteur d'ajuster son dossier tarifaire en conséquence. Dans cette même décision, la Régie demande au Transporteur de produire le suivi des engagements d'achat, tel que prescrit dans les décisions D-2009-071 et D-2009-093. Elle mentionne, cependant, qu'elle n'entend pas traiter, dans le cadre de la présente demande tarifaire, des règles devant s'appliquer à la validation des engagements d'achat et du traitement réglementaire des paiements compensatoires.

[4] Le 6 octobre 2009, par sa décision D-2009-130, la Régie accueille la demande de traitement confidentiel du Transporteur.

[5] Le 20 octobre 2009, le Transporteur dépose la pièce B-6, HQT-10, document 3 relative au suivi des engagements d'achat.

[6] L'audience orale se tient du 26 novembre au 3 décembre 2009.

[7] Le 9 décembre 2009, le Transporteur produit la pièce B-32, HQT-8, document 2, relative au Coût moyen pondéré du capital, mise à jour en fonction des données les plus récentes. Il dépose également une requête interlocutoire afin que les tarifs existants des services de transport soient déclarés provisoires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

[8] Le 18 décembre 2009, la décision D-2009-164 déclare provisoires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les tarifs existants du service de transport d'électricité, incluant ceux des services complémentaires, ainsi que le taux de pertes.

[9] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

## **2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE**

### **2.1 EFFICIENCE**

[10] Le Transporteur s'est doté d'un processus de gestion qui intègre une démarche d'efficacité visant l'amélioration continue de ses processus de travail. Il souligne la nécessité que sa démarche d'efficacité englobe toutes les activités et tous les coûts inhérents sous sa responsabilité de gestion qui peuvent avoir un impact sur l'évolution de ses revenus requis. La démarche d'efficacité comporte deux axes, soit l'optimisation des investissements et la diminution des charges nettes d'exploitation (CNE).

[11] Le comité d'efficacité, mis sur pied en 2007, a pour principale mission d'assurer une planification et un suivi centralisés des activités reliées à la performance. Il permet la mise en place d'un processus uniforme pour identifier les économies de coûts potentielles des différents projets d'efficacité, d'analyser la gestion des risques pouvant en découler et de s'assurer de la réalisation de ces projets de façon optimale.

### 2.1.1 GAINS D'EFFICIENCE DE 2008 À 2010

[12] Dans sa décision D-2009-015, la Régie accueille favorablement la démarche d'efficacité du Transporteur. La Régie soulignait également qu'elle maintenait les éléments de suivi demandés dans la décision D-2008-019, soit :

*« La Régie s'attend à ce que le Transporteur fasse rapport, dans ses prochains dossiers tarifaires, d'une part, des objectifs quantitatifs identifiés en termes de gains d'efficacité pour chacun des projets ou chantiers et, d'autre part, des résultats obtenus à la suite de la réalisation des mesures. Le Transporteur devra ainsi rendre compte de façon transparente, entre autres, sur :*

- *La description des processus analysés;*
- *Les cibles fixées en matière d'amélioration de l'efficacité;*
- *La méthode de mesure quantitative des gains anticipés;*
- *Les résultats quantitatifs et qualitatifs obtenus et la nature récurrente ou temporaire de ces gains;*
- *Le lien entre ces résultats et les demandes de budget dans les divers dossiers tarifaires. »*<sup>1</sup>

[13] Dans cette même décision, la Régie faisait valoir l'importance de distinguer les gains bruts générés par la mise en place d'un chantier des montants qui seront réinvestis dans l'activité, afin de permettre un suivi adéquat de l'effort d'efficacité<sup>2</sup>. Elle demandait également au Transporteur de faire un suivi sur une base cumulative des gains d'efficacité obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficacité, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant.

[14] À la suite des demandes formulées par la Régie, le Transporteur souligne qu'il présente les objectifs quantitatifs en termes de gains d'efficacité aux CNE de façon globale, pour chacune des années 2009 et 2010. Il mentionne que de nombreux facteurs peuvent affecter les nouveaux chantiers ou projets et les gains en découlant. Tout en s'engageant à un objectif global, il souhaite conserver une flexibilité dans la gestion des nouveaux projets ou chantiers et des gains d'efficacité afférents. Lors de l'audience, le Transporteur précise que cette flexibilité vise à lui permettre de gérer adéquatement, dans

---

<sup>1</sup> Décision D-2008-019, dossier R-3640-2007, page 35.

<sup>2</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 19.

le cadre de négociations avec ses employés et en fonction des différents projets en chantier, les gains d'efficacité qu'il pourra générer pour chacun de ceux-ci<sup>3</sup>.

[15] Le Transporteur suggère à la Régie de se référer au balisage externe afin de s'assurer qu'au niveau global, ses charges suivent la tendance observée chez les autres transporteurs<sup>4</sup>.

### **OPTIMISATION DES INVESTISSEMENTS**

[16] Le Transporteur rappelle qu'environ 75 % des composantes du revenu requis de 2010 servant à l'établissement de ses tarifs provient du coût de ses investissements. Compte tenu du poids des investissements dans la base de tarification, l'optimisation de ces derniers constitue l'axe central de sa démarche d'efficacité. Les mesures d'efficacité spécifiques implantées par le Transporteur lui ont permis une réduction des investissements de 12,3 M\$ en 2008, dont 12,1 M\$ sont récurrents. Le Transporteur souligne que l'objectif visé par ces mesures est de réduire le niveau des investissements pour les futurs projets en dégageant des investissements évités dans l'avenir.

### **DIMINUTION DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

[17] Pour cet axe, le Transporteur s'est fixé un objectif de gain d'efficacité dans les CNE sous son contrôle de gestion de 1 % annuellement pour les années 2008, 2009 et 2010.

[18] Pour l'année 2008, les résultats des projets d'efficacité implantés ont permis de générer des gains d'efficacité de 8,5 M\$, dont 7,7 M\$ sont récurrents.

[19] Le Transporteur a réinvesti 2,7 M\$ de ces gains dans les activités de maintenance en 2008, dont 2,3 M\$ sont récurrents, dégageant ainsi des gains d'efficacité nets de 5,8 M\$, dont 5,4 M\$ sont récurrents.

---

<sup>3</sup> Pièce A-19-1, page 104.

<sup>4</sup> Pièce A-19-1, pages 105 et 106.

[20] Le Transporteur prévoit réaliser, en 2009, des gains d'efficacité nets de 6,0 M\$ récurrents et 6,3 M\$ en 2010.

[21] Le tableau 1 présente le sommaire des gains nets cumulatifs aux CNE.

**Tableau 1**  
**Sommaire des gains nets cumulatifs aux charges nettes d'exploitation**

(en millions de dollars)

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Total</b>
	<b>réel</b>	<b>prévus</b>	<b>prévus</b>	
Gains nets - projets 2008	5,8	5,4	5,4	16,6
Gains nets prévus - projets 2009		6,0	6,0	12,0
Gains nets prévus - projets 2010			6,3	6,3
<b>Total des gains d'efficacité aux charges nettes d'exploitation</b>	<b>5,8</b>	<b>11,4</b>	<b>17,7</b>	<b>34,9</b>

Source : Pièce B-1, HQT-3, document 1, page 12.

[22] Selon l'ACEF de l'Outaouais, les gains d'efficacité devraient être communiqués et justifiés par le Transporteur pour chacun des projets, et ce, afin que la Régie et les intervenants puissent s'assurer de la fiabilité des résultats attendus de ces projets.

[23] Le GRAME propose que les frais reliés à la pérennité des équipements et aux impacts environnementaux soient évalués et répertoriés dans un compte dédié à cette évaluation et que soit assuré un suivi de ces coûts sur une base cumulative. Par ailleurs, l'intervenant souligne qu'une certaine flexibilité doit être maintenue à l'égard des projets d'efficacité du Transporteur tout en conservant une approche intégrée permettant de tenir compte de préoccupations environnementales.

[24] Selon l'UMQ, l'approche « *post facto* » du Transporteur ne respecte pas l'approche « *ex ante* » préconisée par la Régie dans sa décision D-2009-015.

[25] La Régie prend note des résultats obtenus en matière de gain d'efficience et de gain réinvesti pour l'année 2008. Elle constate toutefois que, bien que le Transporteur ait évalué les gains nets d'efficience des nouveaux chantiers, il n'a pas ventilé ces montants selon les différents chantiers identifiés, tel que requis par la Régie dans les décisions D-2008-019 et D-2009-015. Le Transporteur invoque principalement, à cet égard, un besoin de flexibilité. Il propose un compte rendu des gains d'efficience par chantier lorsque ceux-ci seront réalisés, c'est-à-dire au terme de chacune des années<sup>5</sup>.

[26] La Régie est d'avis qu'une appréciation adéquate de la démarche d'efficience du Transporteur requiert un suivi permettant une comparaison entre les gains réalisés et ceux anticipés par chantier. Elle juge que l'obtention de données anticipées par chantier n'est pas incompatible avec la flexibilité que le Transporteur souhaite conserver. Le cas échéant, le Transporteur aura l'occasion de fournir une justification des écarts observés.

**[27] En conséquence, la Régie maintient l'exigence formulée dans les décisions D-2008-019 et D-2009-015. Elle demande au Transporteur de déposer, dans ses prochains dossiers tarifaires, les gains anticipés, par chantier, pour l'année de base et l'année témoin projetée.**

**[28] Elle lui demande également de poursuivre le suivi, sur une base cumulative, des gains d'efficience obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficience, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant.**

### **2.1.2 PROJETS D'EFFICIENCE**

[29] Le tableau 2 présente, pour 2008, 2009 et 2010, un résumé de l'ensemble des chantiers dont l'implantation a été réalisée ou est prévue par le Transporteur, ainsi que les gains réalisés ou anticipés pour certains chantiers.

---

<sup>5</sup> Pièce A-19-1, pages 100 et 103.

**Tableau 2**  
**Mesures d'efficience 2008-2010**

(en millions de dollars)

	2008	2009	2010
	Gains réalisés	Gains prévus	Gains prévus
Optimisation des investissements			
1. Planification intégrée	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
2. Télémaintenance (projet Imagine)	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
3. Gouvernance de TI	10,0	10,0	10,0
4. Mise en place d'ateliers de remise à neuf	2,3	2,1	2,1
5. Ré-ingénierie de la chaîne d'approvisionnement	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
	<b>12,3</b>	<b>12,1</b>	<b>12,1</b>
Optimisation des charges - Maintenance			
Maîtrise de la végétation (Gains réinvestis)	1,3	1,0	1,0
Ratio d'encadrement du support en territoire	0,7	0,7	0,7
Augmentation des intervalles de maintenance (NPCC) - gains réinvestis	1,4	1,3	1,3
6. Stratégie de maintenance	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
7. Révision des normes de maintenance	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
Optimisation des charges - Exploitation			
Téléconduite du réseau - Centre de téléconduite	1,1	1,1	1,1
Optimisation de l'exploitation des installations	1,3	0,7	0,7
8. Plan d'évolution de l'exploitation	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
9. Support opérationnel exploitation	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
Optimisation des charges - Activités de soutien			
Optimiser les coûts d'opération TI - Fusion des centres informatiques	1,8	1,8	1,8
Centralisation des besoins TI - services professionnels	0,5	0,6	0,6
Centralisation des besoins TI - matériel informatique et bureautique	0,5	0,5	0,5
10. Consolidation des TI - Revue de l'entente client fournisseur avec le groupe Technologie	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
11. Centralisation des activités de soutien	-	<i>note (1)</i>	<i>note (1)</i>
	<b>8,5</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>
<b>Gains totaux</b>	<b>20,9</b>	<b>19,8</b>	<b>19,8</b>
<b>Montants réinvestis</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,3</b>	<b>-2,3</b>
<b>Gains nets totaux anticipés projets 2009</b>	<b>-</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>
<b>Gains nets totaux anticipés projets 2010</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6,3</b>
<b>Gains nets totaux anticipés</b>	<b>18,2</b>	<b>23,5</b>	<b>29,8</b>

Source : Pièce B-1, HQT-3, document 1, page 11.

Note (1) : La ventilation des montants pour 2009 et 2010 est à venir.

*Italique* : Nouveaux chantiers ou chantiers existants en 2009 pour lesquels des gains récurrents sont anticipés.

[30] En 2010, le Transporteur entend poursuivre ou initier les projets et chantiers d'efficience suivants :

### **Projets visant l'optimisation des investissements**

#### ***Projet n° 1 : Planification intégrée du réseau de transport***

[31] Le Transporteur entend poursuivre la mise en place des mesures nécessaires afin d'assurer une plus grande coordination entre les interventions en croissance et celles en pérennité. En outre, les améliorations apportées au processus de planification devraient



permettre de mieux étaler dans le temps les interventions, tout en respectant les critères de conception du réseau, la fiabilité et la continuité du service.

[32] Sur le plan financier, le Transporteur note l'importance du défi à relever, compte tenu de l'ampleur des investissements planifiés à réaliser au cours des dix prochaines années.

### ***Projet n° 2 : Télémaintenance (projet Imagine)***

[33] Ayant complété la phase pilote du projet de télémaintenance, le Transporteur a procédé au lancement de la phase production en 2009. Le projet vise le raccordement des installations, l'ouverture de nouveaux centres de télémaintenance et la mise en place de systèmes informatiques d'historisation des données et de soutien à la décision. La mise en place de technologies numériques vise à augmenter l'acquisition et l'intégration de données d'exploitation du réseau, en vue d'améliorer la connaissance de l'état et de la performance des équipements.

### ***Projet n° 3 : Gouvernance des technologies de l'information (TI)***

[34] Le portefeuille des projets d'investissements en TI est maintenu à 30 M\$, ce qui permettra de réaliser un gain d'efficacité récurrent de 10 M\$ en 2009 et 2010.

### ***Projet n° 4 : Mise en place d'ateliers de remise à neuf***

[35] La mise en place d'ateliers de remise à neuf en 2008 permettra de réaliser des gains d'efficacité récurrents de 2,1 M\$ en 2009 et 2010.

[36] La centralisation des ateliers de remise à neuf pour l'ensemble du territoire a pour but de réduire le temps de travail estimé d'une remise à neuf de 1 500 heures à 900 heures pour un disjoncteur KSO (120 kV) par exemple et ainsi réaliser des gains d'efficacité en main-d'oeuvre de l'ordre de 40 %.

### ***Projet n° 5 : Ré-ingénierie de la chaîne d'approvisionnement***

[37] Le Transporteur a entrepris de redéfinir sa chaîne d'approvisionnement pour les équipements stratégiques, en tenant compte des résultats de deux études indépendantes.

[38] La première étude a porté sur les enjeux d'approvisionnement et a identifié, comme méthodes principales de réduction des coûts, la normalisation des équipements et le regroupement des besoins dans le cadre d'ententes avec les fournisseurs d'une durée de deux à trois ans. La seconde étude a révélé que la planification des besoins en équipement sur une période de trois à cinq ans et les engagements de volumes auprès des fournisseurs sont des pratiques courantes dans l'industrie.

### **Projets visant la diminution des charges nettes d'exploitation**

#### **Optimisation de la maintenance**

#### ***Projet n° 6 : Stratégie de maintenance***

[39] Ce projet vise à augmenter la performance générale du Transporteur par une nouvelle stratégie de maintenance axée sur la mesure de risque et un meilleur choix d'intervention, sur une meilleure connaissance du comportement des équipements et en utilisant davantage de nouvelles fonctionnalités des systèmes de technologie de l'information.

#### ***Projet n° 7 : Révision des normes de maintenance***

[40] La révision des normes de maintenance s'inscrit en parallèle avec les axes dégagés dans la stratégie de maintenance. Le Transporteur entend poursuivre ses efforts en matière de révision des normes et étendre à d'autres équipements la démarche déjà entreprise pour un certain nombre d'automatismes, en vue de réduire le nombre d'heures de maintenance associé aux équipements concernés.

## **Optimisation de l'exploitation**

### ***Projet n° 8 : Plan d'évolution de l'exploitation***

[41] Le Transporteur intégrera le projet d'efficience lié à l'optimisation de l'exploitation et celui lié au support opérationnel exploitation au plan d'évolution de l'exploitation, dont la mise en œuvre est répartie sur cinq ans (2009-2013).

[42] Le Transporteur mentionne que plusieurs départs à la retraite sont prévus et que l'opportunité d'un renouvellement de l'expertise est au cœur des préoccupations et du plan d'évolution de l'exploitation.

[43] La réussite du projet et la réalisation des gains d'efficience seront tributaires de la capacité du Transporteur à :

- regrouper les activités de répartition dans trois centres (plutôt que sept);
- repartager les rôles et responsabilités des répartiteurs et agents pour le volet demande de retrait;
- étendre la couverture de gestion à 24 heures par jour, sept jours par semaine;
- poursuivre l'évolution du réseau technique.

### ***Projet n° 9 : Support opérationnel exploitation***

[44] Ce projet a été complété en 2009. Il consistait principalement en la création d'un réseau d'expertise transversale, dont la réalisation constituait un préalable au projet n° 8 relatif au plan d'évolution de l'exploitation.

## **Optimisation des activités de soutien**

### ***Projet n° 10 : Consolidation des technologies de l'information – Revue de l'entente client-fournisseur en TI avec le groupe Technologie***

[45] L'objectif est de réduire d'environ 40 %, annuellement, les CNE associées au soutien des postes de travail par l'implantation de nouvelles technologies d'affichage déporté par client serveur (Citrix) et par virtualisation des postes (VMware), ce qui permettra la prise en charge, par le Transporteur, d'un groupe de 1 250 postes de travail d'ici 2010.

[46] Le Transporteur précise que la mise en place de l'infrastructure d'affichage déporté Citrix, la migration de postes de service bureautique de base et la mise en place de l'infrastructure de services de virtualisation pour les applications spécialisées pour la première phase du projet seront complétées à l'automne 2009.

### ***Projet n° 11 : Centralisation des activités de soutien***

[47] Afin de lui permettre de se concentrer sur ses activités de base, le Transporteur a procédé, au cours de 2009, à deux transferts d'activités au groupe Ressources humaines et services partagés (RHSP) de l'entreprise. D'un point de vue financier, des économies sont à prévoir au cours de 2010 en lien avec une organisation de travail améliorée. Les transferts d'activité concernent l'expertise immobilière et la formation. Dans le domaine de l'expertise immobilière, le transfert a touché 65 équivalents temps complet annuel (ÉTC) alors que dans celui de la formation, 53 ÉTC sont dorénavant sous la responsabilité du groupe RHSP.

[48] Le Transporteur indique que, dans un contexte de départs massifs à la retraite et de renouvellement important du personnel, le développement des compétences est un enjeu majeur pour l'entreprise. Le Transporteur doit accroître sa capacité à développer les compétences du personnel. La mise en place de cette nouvelle organisation favorisera la synergie, le partage de l'expertise et la mise en œuvre des meilleures pratiques.

### 2.1.3 OBJECTIF D'EFFICIENCE

[49] Le Transporteur rappelle que, compte tenu de l'importance de son portefeuille d'investissements, l'objectif de 1 % de gain d'efficience net sur les CNE sous son contrôle de gestion ne peut être justement apprécié qu'en relation avec l'implantation des chantiers permettant de dégager des investissements évités.

[50] Interrogé sur la possibilité de hausser l'objectif d'efficience à 1,25 %, soit au niveau proposé par le Distributeur dans son dossier tarifaire 2010<sup>6</sup>, le Transporteur indique que les deux divisions d'Hydro-Québec présentent une structure de coûts différente. Il mentionne qu'une partie importante de ses efforts d'efficience est faite au niveau de ses investissements. Comparativement, le Distributeur a des charges d'exploitation importantes à gérer, mais un portefeuille d'investissements moindre<sup>7</sup>.

[51] En conséquence, le Transporteur considère qu'il n'est pas opportun de modifier son objectif d'efficience et demande de reconduire la cible de réduction de 1 % de gains sur ses CNE sous son contrôle de gestion pour l'année 2010.

[52] L'ACEF de l'Outaouais estime que l'objectif de gain d'efficience de 1 % est très bas, considérant le potentiel existant pour une grande compagnie comme Hydro-Québec. Selon l'intervenante, le Transporteur, avec sa structure monopolistique, échappe aux pressions de la concurrence. Cet objectif devrait ainsi être revu à la hausse. Le Transporteur doit pouvoir se placer, durant les premières années de sa démarche, sur les tous premiers segments de sa courbe d'efficience où d'importants gains de productivité peuvent être réalisés à des coûts très bas. De plus, l'intervenante souligne que l'objectif de 1 % est en deçà des gains de productivité observés au Québec et au Canada.

[53] L'AQCIE/CIFQ constate que le taux d'inflation prévu de 2,0 % pour 2009 a plutôt été de 0,2 %. Le Transporteur a donc réalisé des économies dont il ne tient pas compte dans son dossier tarifaire. Dans ce contexte, l'intervenant suggère de hausser la cible de gain d'efficience de 0,25 %.

---

<sup>6</sup> Dossier R-3708-2009.

<sup>7</sup> Pièce A-19-1, page 76.

[54] OC et l'UMQ proposent d'augmenter l'objectif d'efficience à 1,25 %. Selon l'UMQ, au vu des résultats obtenus pour 2008, la cible de 1 % s'avère facile à atteindre. Elle souligne, également, qu'avant de plafonner, les gains de productivité sont en croissance. De ce fait, à court et moyen termes, les gains réalisés dépasseront les gains projetés.

[55] La Régie rappelle que, dans sa décision D-2009-015, elle avait fixé l'objectif de gain d'efficience du Transporteur à 1 % des CNE sous son contrôle de gestion. Elle note le caractère récurrent et cumulatif des gains avec les nouveaux projets en cours d'implantation.

[56] Selon la Régie, la différence dans la structure de coûts des deux divisions réglementées d'Hydro-Québec influe sur la capacité du Transporteur à générer des gains d'efficience additionnels au niveau des CNE. Elle doit considérer cette différence lorsqu'elle évalue la cible des gains d'efficience potentiels au niveau des CNE que pourra réaliser le Transporteur.

**[57] Dans ce contexte, pour le présent dossier, la Régie maintient à 1 % l'objectif global de gain d'efficience net récurrent sur les CNE du Transporteur pour l'année 2010.**

## **2.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS**

### **2.2.1 INDICATEUR DE COÛTS DES NOUVEAUX INVESTISSEMENTS**

[58] Dans la décision D-2009-015, la Régie maintenait l'exigence de la décision D-2008-019 et demandait au Transporteur d'inclure pour examen, lors du prochain dossier tarifaire, les données de référence et un indicateur lié aux coûts unitaires des nouveaux investissements<sup>8</sup>.

[59] Le Transporteur mentionne avoir examiné la demande de la Régie et indique qu'il est dans l'impossibilité de fournir l'information demandée. Ses systèmes d'information ne lui permettent pas de faire l'appariement, pour chaque projet, entre les coûts

---

<sup>8</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 26.

d'investissements en croissance et le nombre correspondant de MVA ou kilomètres de circuit ajoutés<sup>9</sup>.

[60] Le Transporteur mentionne, par ailleurs, qu'il s'est adressé à la firme *PA Consulting Group* (PA Consulting) afin d'obtenir son avis sur les éléments qui permettraient le plus adéquatement de représenter les coûts liés aux nouveaux investissements. Selon l'avis de PA Consulting, les MVA ou kilomètres de ligne ne sont pas les mesures les plus efficaces pour évaluer la performance des nouveaux investissements à court terme, puisqu'ils peuvent être très sensibles aux conditions climatiques, géographiques et économiques dans lesquelles ils sont réalisés<sup>10</sup>.

[61] L'avis précise également que, pour être pertinent, un tel indicateur ne doit pas se limiter aux investissements nouveaux, mais englober l'ensemble des dépenses de capital, incluant la maintenance. Dans cette perspective, le Transporteur propose de présenter l'analyse et les résultats des indicateurs de performance mesurant le coût total par rapport à la valeur totale de l'actif qui sont utilisés par PA Consulting dans le cadre du balisage.

[62] La Régie précise que sa demande avait pour objectif de lui permettre de dresser un portrait de l'évolution des coûts unitaires des nouveaux investissements au fil des ans. La Régie considère que la proposition du Transporteur ne lui permet pas d'atteindre cet objectif.

[63] Questionné sur la possibilité de développer un indicateur reliant les investissements en croissance à l'augmentation de la capacité de transport, le Transporteur se dit prêt à en examiner la faisabilité<sup>11</sup>.

**[64] Considérant la disponibilité des données relatives à la capacité planifiée du réseau, la Régie demande au Transporteur, pour le prochain dossier tarifaire, de développer, à titre d'alternative à l'indicateur demandé dans les décisions antérieures, un indicateur défini, pour une année donnée, comme la somme des investissements en croissance des besoins, divisée par l'augmentation de la capacité planifiée du réseau.**

---

<sup>9</sup> Pièce B-1, HQT-3, document 1, page 42.

<sup>10</sup> Pièce B-1, HQT-3, document 1, page 42.

<sup>11</sup> Pièce A-19-2, page 127.

## 2.2.2 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

[65] Dans la décision D-2009-015, la Régie demandait au Transporteur de déposer une réflexion quant au développement d'indicateurs de performance environnementale qui pourraient faire partie à la fois de ses indicateurs de performance interne, sur le plan réglementaire, et de ses objectifs corporatifs<sup>12</sup>.

[66] Le Transporteur rappelle que les indicateurs retenus par la Régie aux fins réglementaires comprennent déjà trois indicateurs de performance environnementale. À la suite de sa réflexion, le Transporteur ne propose aucune modification aux indicateurs environnementaux retenus par la Régie.

[67] Le GRAME et S.É./AQLPA constatent que le Transporteur effectue déjà le suivi d'indicateurs de nature environnementale afin de répondre aux préoccupations de la Régie, mais ils remettent en cause leur pertinence.

[68] Selon le GRAME, le Transporteur n'a pas respecté la décision D-2009-015. L'intervenant demande que la réflexion attendue soit déposée au prochain dossier tarifaire et que cette réflexion tienne compte d'indicateurs portant sur les impacts environnementaux et sur les investissements requis pour y remédier. L'intervenant propose de retenir deux indicateurs, soit le « Nombre de sites nécessitant une réhabilitation » et les « Coûts associés à la décontamination de ces sites ».

[69] S.É./AQLPA propose l'adoption d'un ensemble plus large d'indicateurs environnementaux, dont certains en remplacement des indicateurs existants « Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport » et « Nombre de déversements accidentels ».

[70] La Régie constate que la pertinence des indicateurs environnementaux retenus à ce jour est remise en question par certains intervenants. La Régie est disposée à réévaluer les trois indicateurs environnementaux actuels et, au besoin, à les remplacer par d'autres indicateurs.

---

<sup>12</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 27.



[71] Toutefois, la Régie juge qu'il n'est pas approprié de procéder dans l'immédiat au remplacement des indicateurs environnementaux en vigueur par l'ensemble des indicateurs proposés par S.É./AQLPA. La Régie considère que les indicateurs environnementaux doivent être mieux ciblés afin d'assurer un suivi réglementaire efficace.

**[72] La Régie demande au Transporteur d'évaluer, dans le prochain dossier tarifaire, la possibilité de remplacer les indicateurs environnementaux retenus aux fins réglementaires, ou d'en ajouter, en tenant compte notamment des indicateurs proposés par les intervenants dans le présent dossier.**

### 2.2.3 RÉSULTATS DES INDICATEURS

[73] Dans sa décision D-2009-015, la Régie demandait au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, d'accompagner l'historique des indicateurs retenus par la Régie d'une analyse explicative de leur évolution<sup>13</sup>.

[74] Le Transporteur présente l'analyse de l'indicateur de fiabilité de service et des indicateurs de coûts qu'il utilise dans le cadre de sa gestion, auxquels il ajoute l'indicateur « Nombre de déversements accidentels par année déclarés aux autorités ». Quant aux autres indicateurs retenus par la Régie, les résultats depuis 2001 sont fournis en annexe, sans analyse explicative.

[75] Le Transporteur demande à la Régie de ne pas être tenu d'effectuer une analyse générale de ces autres indicateurs. Une telle analyse demanderait un travail supplémentaire et des coûts additionnels importants.

[76] Questionné sur la possibilité de procéder à l'analyse d'un nombre limité d'indicateurs, le Transporteur indique que tout effort en ce sens contribuerait à réduire sa charge de travail sans enlever à la Régie l'information qu'elle souhaite obtenir.

---

<sup>13</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 25.

[77] L'UMQ soumet que le présent dossier s'inscrit dans un contexte d'évolution quant au référentiel comptable. Le passage aux normes internationales risque de rendre difficile le suivi rétroactif, depuis 2001, de certains indicateurs. Dans ce contexte, l'UMQ recommande d'accepter, de façon provisoire, la demande du Transporteur, le temps de lui permettre de mener une réflexion quant à l'incidence des normes internationales sur le suivi rétroactif des indicateurs. À la suite de cette réflexion, la Régie pourrait décider de la fixation ou non d'un nouveau point de départ pour le suivi de l'évolution des indicateurs ainsi que du nombre d'indicateurs généraux dont l'historique serait soumis à des analyses.

[78] L'UMQ partage la préoccupation de la Régie sur la pertinence de suivre et de présenter une preuve plus détaillée de certains des 17 indicateurs pour assurer une meilleure appréciation de l'évolution de ceux-ci depuis 2001.

[79] Le RNCREQ soumet que les indicateurs de coûts retenus par le Transporteur ne reflètent pas adéquatement la croissance des coûts de ce dernier et qu'ils devraient faire l'objet d'une refonte. Par exemple, il n'est pas démontré que l'évolution de l'indicateur CNE en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport comparativement à l'indice des prix à la consommation (IPC) permette de conclure à une plus grande efficacité de la part du Transporteur, d'autres facteurs ayant contribué à la diminution observée.

[80] Selon S.É./AQLPA, la réduction du nombre d'indicateurs sujets à l'analyse générale ne constitue pas une option allant dans le sens de l'allégement réglementaire. Le dépôt annuel d'informations sur la performance du Transporteur permet de prendre des décisions axées sur les résultats, évitant ainsi une microgestion dans l'examen *a priori* des budgets soumis.

[81] La Régie considère pertinente la préoccupation de l'UMQ à l'égard des impacts possibles du passage aux normes internationales sur le suivi des indicateurs. Elle juge important de pouvoir apprécier la performance du Transporteur au fil des années sur une base comparable. **Elle demande au Transporteur de tenir compte, le cas échéant, de l'impact des nouvelles normes comptables sur les indicateurs de performance de façon à assurer un suivi adéquat de leur évolution.**

[82] Quant à l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'inflation, la Régie estime que, bien que plusieurs facteurs puissent influencer sur l'évolution des CNE et du coût de service total excluant les taxes, l'exercice visant à comparer l'évolution des données réelles aux indicateurs indexés sur l'IPC annuel permet de définir une base de référence acceptable et simple d'application.

[83] La Régie juge satisfaisante la présentation de l'analyse de l'évolution des quatre indicateurs de performance retenus par le Transporteur. Néanmoins, elle considère que l'analyse de ces indicateurs ne permet pas de couvrir adéquatement l'ensemble des paramètres pertinents à l'appréciation de la performance interne du Transporteur.

[84] Compte tenu des préoccupations exprimées par le Transporteur, la Régie accepte de limiter le nombre d'indicateurs devant faire l'objet d'une analyse. **Ainsi, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de compléter son analyse générale des indicateurs en y intégrant les indicateurs additionnels suivants :**

**Satisfaction de la clientèle :**

- **Partenariat qualité avec le Distributeur;**
- **Partenariat qualité avec les clients de point à point.**

**Fiabilité du service :**

- **Nombre de pannes et interruptions planifiées;**
- **Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées.**

**Évolution du coût des immobilisations :**

- **Coûts des immobilisations nettes sur la capacité planifiée du réseau de transport.**

## 2.2.4 OBJECTIFS CORPORATIFS

[85] Le Transporteur présente des informations sur ses objectifs corporatifs qui sont établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable lors du processus de planification annuelle du plan d'affaires.

[86] Il fait état des objectifs corporatifs de l'année 2008 et présente une analyse des résultats atteints. Il présente également les objectifs corporatifs établis pour l'année de base 2009 et mentionne que les objectifs corporatifs 2010 seront approuvés par le conseil d'administration d'Hydro-Québec (le conseil d'administration) en décembre 2009.

[87] L'ACEF de Québec soutient que les cibles des objectifs corporatifs doivent viser une amélioration par rapport aux meilleurs résultats des années antérieures. De plus, l'intervenante remet en cause la pertinence de l'objectif « Contrôle des charges d'exploitation » dans les objectifs corporatifs 2009 pour lequel le Transporteur n'a pas apporté un éclairage souhaité sur les valeurs « Cible » et « Idéal » choisies.

[88] OC souligne que le Transporteur n'a pas présenté d'objectifs corporatifs pour l'année 2010, ce qui fait en sorte que la Régie doit reconnaître les coûts du régime d'intéressement du Transporteur sans pour autant en connaître la teneur ni la justesse. L'intervenante mentionne, en outre, que l'expérience passée tend à démontrer qu'il y a peu de cohérence et pas suffisamment de concordance entre les objectifs corporatifs du Transporteur et les objectifs réglementaires. De son point de vue, certains objectifs sont peu pertinents car le Transporteur y excelle déjà, alors que pour d'autres, les cibles ne sont pas assez ambitieuses. Par ailleurs, l'intervenante est d'avis que la pondération à 40 % de la catégorie « Actionnaire » est déraisonnable.

[89] L'UMQ souligne certaines préoccupations relatives aux changements survenus en 2009 dans la catégorie « Actionnaire ». Pour ce qui est du remplacement de l'objectif « Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau » par l'objectif « Contrôle des charges d'exploitation », l'intervenante fait valoir que le Transporteur soutient, dans sa preuve, qu'afin d'évaluer l'efficacité d'une activité, il est davantage pertinent d'analyser l'évolution des coûts unitaires plutôt que le total des coûts nécessaires pour réaliser cette activité. Par ailleurs, selon l'UMQ, les résultats réels obtenus en 2007 et 2008 pour l'objectif « Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau » montrent un dépassement des cibles par le Transporteur.

L'intervenante conclut que les gains de productivité annoncés dans le présent dossier sont en deçà des gains de productivité réalisés.

[90] L'intervenante s'interroge également sur l'incapacité du Transporteur, malgré un plan d'investissement en pérennité et des budgets en contrôle de la végétation, à envisager un rabaissement de la cible de « l'Indice de continuité – Transport (IC) ».

[91] S.É./AQLPA demande que le Transporteur réintroduise, dans ses objectifs corporatifs 2010, l'objectif « Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels » qu'il a retiré en 2009. Concernant l'IC, l'intervenant demande que la pondération de cet objectif soit ramenée à son niveau de 2008 et que la cible soit abaissée de 0,60 à 0,50 heure d'interruption/client.

[92] L'intervenant soumet, de plus, que le Transporteur devrait incorporer, dans ses objectifs corporatifs, des objectifs à caractère environnemental ou de développement durable additionnels.

[93] Le Transporteur précise que le retrait de l'objectif « Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels » a été comblé en 2009 par un suivi trimestriel des résultats<sup>14</sup>. Il indique également ne pas envisager réintroduire d'objectif de nature environnementale dans ses objectifs corporatifs 2010 et ajoute que les rapports annuels sur le développement durable de l'entreprise présentent les résultats de nombreux indicateurs en matière environnementale<sup>15</sup>.

[94] La Régie juge utile de formuler certains commentaires relatifs aux objectifs corporatifs du Transporteur.

[95] La Régie note l'introduction de l'objectif « Réalisation des mises en service de projets majeurs » de la catégorie « Actionnaire » dans les objectifs corporatifs 2009 du Transporteur. La Régie est d'avis que cette action s'inscrit dans le sens d'un meilleur contrôle, par le Transporteur, de la réalisation de ses projets et, conséquemment, d'une meilleure acuité de ses projections.

---

<sup>14</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 7, page 27.

<sup>15</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 10, page 9.

[96] La Régie constate également que la pondération de la catégorie « Actionnaire » est passée de 30 % dans les objectifs corporatifs 2008 à 40 % dans ceux de 2009. Cet accroissement provient essentiellement du fait que la pondération de l'objectif lié aux charges d'exploitation a doublé et que le Transporteur a introduit, dans cette catégorie, deux nouveaux objectifs qui représentent ensemble 20 % de la pondération totale des objectifs corporatifs.

[97] La Régie est d'avis que le nouvel objectif « Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie » de la catégorie « Actionnaire » devrait plutôt être classé dans la catégorie « Clients ». D'ailleurs, la Régie note que le Transporteur entend proposer au conseil d'administration que cet objectif soit effectivement reclassé dans cette catégorie<sup>16</sup>. La Régie s'attend donc à ce que la pondération de la catégorie « Actionnaire » soit ramenée à un maximum de 30 %, soit le niveau des années antérieures.

[98] Dans la décision D-2008-019<sup>17</sup>, la Régie mentionnait qu'il devait y avoir concordance suffisante entre les coûts des régimes d'intéressement et les objectifs établis sur le plan réglementaire. Or, la Régie constate que le poids et le nombre d'indicateurs de performance retenus aux fins réglementaires, et présents dans les objectifs corporatifs, tendent à diminuer au fil du temps. De 20,0 points en 2007, sur un total de 30,0, ils ne représentent plus que 11,0 points en 2009. Bien que les objectifs corporatifs du Transporteur soient appelés à évoluer dans le temps en fonction de ses priorités<sup>18</sup>, la Régie demeure préoccupée par cette tendance.

[99] Par ailleurs, la Régie constate que certains intervenants remettent en question les cibles établies par le Transporteur pour ses objectifs corporatifs. La Régie ne juge pas utile, dans le présent dossier, de procéder à un examen détaillé des cibles fixées par le Transporteur pour ses objectifs corporatifs 2008 et 2009. La Régie rappelle qu'il est de la responsabilité du Transporteur de s'assurer que les cibles soient suffisamment ambitieuses sur les éléments sous son contrôle, tel que précisé dans la décision D-2008-019.

[100] Dans la décision 2009-015, la Régie exprimait une préoccupation quant au nombre et au poids des indicateurs environnementaux dans le régime d'intéressement et de

---

<sup>16</sup> Pièce A-19-2, page 137.

<sup>17</sup> Décision D-2008-019, dossier R-3640-2007, page 21.

<sup>18</sup> Pièce A-19-2, pages 130 et 131.

rémunération variable. À cet égard, la Régie note que le Transporteur n'a pas l'intention d'inclure un objectif à caractère environnemental dans ses objectifs corporatifs 2010<sup>19</sup>. Le Transporteur justifie son choix en précisant, notamment, que son engagement en matière environnementale s'inscrit dans celui plus global d'Hydro-Québec et que sa préoccupation environnementale est constante dans la gestion courante de ses activités.

[101] La Régie reconnaît qu'il appartient au Transporteur d'établir ses objectifs corporatifs à chaque année en fonction de ses priorités. Toutefois, elle est d'avis que les préoccupations du Transporteur en matière environnementale devraient être reflétées concrètement dans ses objectifs corporatifs. La Régie invite donc le Transporteur à réévaluer l'opportunité d'inclure, pour les années futures, un ou des indicateurs environnementaux dans ses objectifs corporatifs.

[102] La Régie partage la préoccupation d'OC concernant l'absence des objectifs corporatifs de l'année témoin projetée dans les dossiers tarifaires du Transporteur. Toutefois, elle comprend que les objectifs corporatifs d'une année donnée sont approuvés par le conseil d'administration au cours du mois de décembre de l'année précédente. Les objectifs corporatifs de l'année témoin projetée ne sont donc pas disponibles à la date du dépôt du dossier tarifaire. **Dans ces circonstances, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans le cadre de ses dossiers tarifaires, les orientations disponibles au niveau de ses objectifs corporatifs pour l'année témoin projetée.**

### 2.3 BALISAGE

[103] En 2008, le Transporteur a participé aux balisages externes du PA Consulting, du *Committee On Performance Excellence (COPE)* de l'*Association canadienne de l'électricité (ACÉ)* et de la *Transmission System Operator (TSO)*.

[104] Afin d'illustrer les tendances sur plusieurs années et d'en faciliter l'interprétation, le Transporteur présente les résultats de ces balisages pour les années 2005, 2006 et 2007.

[105] Par ailleurs, le Transporteur souligne que, contrairement aux données fournies pour les balisages précédents, les données relatives aux coûts qui ont servi à établir les résultats

---

<sup>19</sup> Pièce A-19-2, page 129.

de 2007 du Transporteur intègrent les coûts liés aux actifs de transport de télécommunications.

### **2.3.1 PA CONSULTING**

[106] Le Transporteur a participé en 2008 à toutes les portions du programme de balisage sur le transport piloté par PA Consulting qui le concernent, soit celles portant sur les lignes de transport, les postes de transport et les postes satellites. Les autres participants au balisage comprennent des entreprises canadiennes et américaines.

[107] Les résultats de ces balisages ont trait aux indicateurs de coûts et aux indicateurs de fiabilité.

[108] En ce qui a trait aux indicateurs de coûts, mesurés par les dépenses totales exprimées en fonction de la valeur de l'actif, les résultats du balisage font ressortir que le Transporteur se situe parmi les entreprises présentant la meilleure performance quant à la contribution des lignes. Pour le ratio relatif aux dépenses en exploitation et maintenance par rapport à la valeur de l'actif postes, les pourcentages obtenus par le Transporteur sont plus élevés que la moyenne des pourcentages obtenus par les participants. Le Transporteur explique cette situation par les particularités géographiques de son réseau qui requièrent l'utilisation de nombreux paliers de conversion de tension et la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes.

[109] Quant aux indicateurs de fiabilité, mesurés par les interruptions de service en durée et en fréquence tant pour la contribution des lignes que celle des postes, la performance du Transporteur est inférieure à la moyenne des participants. Selon le Transporteur, ces résultats s'expliquent par la faible densité géographique des clients alimentés sur le réseau.



### 2.3.2 COPE

[110] Au cours de 2008, les travaux réalisés dans le cadre du programme COPE de l'ACÉ comprennent la participation au balisage, une analyse de corrélation relative aux indicateurs, l'amélioration de la qualité des données des indicateurs choisis à des fins réglementaires et le partage d'informations sur les meilleures pratiques des participants.

[111] Le Transporteur présente la mise à jour pour 2007 des indicateurs de coûts et de fiabilité.

[112] Le Transporteur souligne que son indicateur des coûts par rapport à la valeur des immobilisations est demeuré stable entre 2006 et 2007 alors que la moyenne des coûts des participants est en augmentation. Les coûts du Transporteur par rapport à la valeur de ses immobilisations sont inférieurs à la moyenne en 2007. La même tendance a été observée en ce qui a trait à l'indicateur relatif au coût total exprimé en fonction de la capacité à la pointe.

[113] En ce qui a trait aux trois indicateurs de fiabilité, le Transporteur note que sa performance est meilleure que la moyenne des résultats des compagnies participantes au balisage.

### 2.3.3 TSO

[114] Le Transporteur participe depuis plusieurs années à un balisage du processus « Contrôler les mouvements d'énergie ».

[115] Le Transporteur mentionne que la participation des entreprises au groupe de balisage TSO est assujettie à la signature d'une entente de confidentialité portant sur la non-divulgence des données des autres entreprises.

[116] Le Transporteur mentionne que sa performance a évolué dans le même sens que les trois meilleurs participants du groupe de balisage.

[117] L'UMQ partage l'approche du Transporteur en matière de balisage. Toutefois, elle indique qu'une limitation importante de cette approche réside dans la dissociation entre les coûts d'exploitation et les indicateurs de qualité de service. L'intervenante souligne l'absence de preuve quant aux indicateurs globaux pondérés en développement au sein des différents organismes, dont le Transporteur a fait état dans son dossier tarifaire précédent<sup>20</sup>. Selon l'intervenante, cette notion mériterait que le Transporteur poursuive sa réflexion en ce sens, même indépendamment des autres organismes.

### CONCLUSION SUR LE BALISAGE

[118] La Régie réitère l'importance qu'elle accorde aux études de balisage et à la nécessité de rendre compte de leurs résultats dans les demandes tarifaires du Transporteur.

[119] La Régie constate que l'analyse des résultats du balisage de PA Consulting présentés par le Transporteur est limitée aux indicateurs de coûts par rapport à la valeur des actifs. **La Régie demande au Transporteur, dès son prochain dossier tarifaire, d'intégrer, dans l'analyse des résultats du balisage de PA Consulting, ceux portant sur les indicateurs de coûts exprimés par « mile de circuit » pour les lignes de transport et par « MVA installé » pour les postes, présentés aux annexes 6 et 7 de la pièce B-1, HQT-3, document 1. La Régie demande également au Transporteur de déposer un état d'avancement relatif aux indicateurs globaux pondérés en développement, auxquels réfère l'UMQ.**

### 3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

[120] Le Transporteur demande la reconnaissance des méthodes d'établissement du coût de service qui ont été utilisées par Hydro-Québec aux fins du présent dossier, sujet à leur modification, substitution ou ajustement par décision expresse de la Régie.

---

<sup>20</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1, pièce B-1, HQT-3, document 2, page 9.

### **3.1 LES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES**

[121] Les principes réglementaires utilisés par le Transporteur dans sa demande et dans la présentation des données ont été reconnus par la Régie dans ses décisions antérieures.

### **3.2 LES CONVENTIONS COMPTABLES**

[122] Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec sont dressés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Ces principes sont édictés par l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) et sont constitués des conventions ou normes comptables décrites dans le Manuel de l'ICCA.

[123] Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec tiennent compte de certaines méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie aux fins réglementaires, qui ont généralement pour effet de modifier le moment où des opérations sont constatées dans les résultats consolidés et qui donnent lieu à la comptabilisation d'actifs et de passifs réglementaires.

[124] Le Transporteur présente un sommaire des conventions, méthodes et pratiques comptables qu'il juge pertinentes à sa demande. Il propose des ajouts et modifications découlant des changements adoptés par l'ICCA.

#### **3.2.1 MÉTHODE D'AMORTISSEMENT DES ACTIFS**

[125] Le 19 juin 2009, le Transporteur et le Distributeur ont déposé conjointement la demande R-3703-2009 visant, dans une phase 1, à remplacer la méthode de l'amortissement à intérêts composés par la méthode de l'amortissement linéaire, et ce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

[126] Le Transporteur intègre, à la présente demande, la proposition de remplacement de la méthode d'amortissement des actifs soumise dans le dossier R-3703-2009.

[127] Le 26 février 2010, la Régie a rendu sa décision D-2010-020 relative à ce dernier dossier, dans laquelle elle mentionne que les impacts anticipés à la hausse sur le revenu requis diminuent graduellement entre 2010 et 2019, passant de 184,0 M\$ à 32,6 M\$<sup>21</sup>.

**[128] Compte tenu de la décision D-2010-020 qui permet le changement de la méthode d'amortissement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, la Régie autorise l'inclusion, dans le revenu requis de l'année témoin projetée 2010, de l'impact de 184,0 M\$ lié au changement de méthode d'amortissement.**

### 3.2.2 RETRAITS D'ACTIFS

[129] Dans sa décision D-2009-015, la Régie acceptait la proposition du Transporteur de modifier la règle existante et de comptabiliser, sauf exception, dans les charges de l'année où ils sont constatés, les coûts nets découlant des retraits d'actifs. Elle acceptait également l'approche proposée par le Transporteur d'inclure dans les charges de l'année témoin projetée une projection des coûts découlant des retraits d'actifs anticipés pour l'année à venir<sup>22</sup>.

[130] Dans le présent dossier, le Transporteur présente les retraits d'actifs comme une composante de la charge d'amortissement, et ce, à compter de l'année de base 2009<sup>23</sup>. Selon le Transporteur, le nouveau traitement autorisé par la Régie en 2009 élimine le report de coûts nets liés aux sorties d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels ainsi que leur inscription comme actifs réglementaires.

[131] La Régie est d'avis que la présentation par le Transporteur des retraits d'actifs comme une composante de charge d'amortissement est adéquate et lui permet d'en faire le suivi aux fins de leur autorisation à titre de charges ou exceptionnellement à titre d'actifs réglementaires.

---

<sup>21</sup> Décision D-2010-020, dossier R-3703-2009, page 18.

<sup>22</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 30.

<sup>23</sup> Pièce B-1, HQT-6, document 3, page 12.

### **3.2.3 RISQUE DE CRÉDIT ET JUSTE VALEUR DES ACTIFS FINANCIERS ET DES PASSIFS FINANCIERS**

[132] Le 20 janvier 2009, le Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA a publié l'*Abrégé des délibérations CPN-173* « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers ». Cet abrégé a été publié dans le but d'apporter des précisions quant à la détermination de la juste valeur d'instruments dérivés, de manière à harmoniser les pratiques.

[133] **La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur selon laquelle l'adoption des recommandations contenues dans cet abrégé n'a eu aucune incidence sur les états financiers d'Hydro-Québec, sur le coût de la dette réglementaire et, par conséquent, sur les revenus requis du Transporteur.**

## **4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT**

### **4.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES**

[134] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2010, des dépenses totales de 1 780,7 M\$, soit une progression de 189,3 M\$, ou 11,9 %, par rapport aux dépenses autorisées de 1 591,4 M\$ en 2009. En considérant l'année de base 2009, constituée de quatre mois réels et huit mois projetés, l'écart est de 193,4 M\$, soit 12,2 %. Comparativement aux données historiques de 2008 de 1 447,3 M\$, l'augmentation est de 333,4 M\$, soit 23,0 %.

**Tableau 3**  
**Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2008-2010**

(en millions de dollars ou en %)

	<b>2009 autorisé D-2009-023</b>	<b>2008 année historique</b>	<b>2009 année de base</b>	<b>2010 année témoin</b>	<b>Variation 2010- 2009 autorisé</b>		<b>Variation 2010 - 2008 année historique</b>		<b>Variation 2010 - 2009 année de base</b>	
<b>Charges nettes d'exploitation</b>										
Charges brutes directes	528,2	491,1	503,7	542,6	14,4	2,7%	10,5%	7,7%		
Charges de services partagés	295,3	297,8	302,5	311,8	16,5	5,6%	4,7%	3,1%		
Coûts capitalisés	(109,3)	(112,7)	(108,7)	(117,8)	(8,5)	7,8%	4,5%	8,4%		
Facturation interne émise	(34,9)	(37,6)	(33,4)	(34,1)	0,8	-2,3%	-9,3%	2,1%		
	<b>679,3</b>	<b>638,6</b>	<b>664,1</b>	<b>702,5</b>	<b>23,2</b>	<b>3,4%</b>	<b>10,0%</b>	<b>5,8%</b>		
<b>Autres charges</b>										
Achats de services de transport	20,1	18,3	21,0	25,0	4,9	24,4%	36,6%	19,0%		
Achats d'électricité	7,1	7,0	14,3	14,3	7,2	101,4%	104,3%	0,0%		
Amortissement	766,1	652,1	772,4	936,2	170,1	22,2%	43,6%	21,2%		
Taxes	129,4	150,6	129,6	112,0	(17,4)	-13,4%	-25,6%	-13,6%		
Autres revenus de facturation interne	(41,7)	(41,4)	(40,8)	(41,0)	0,7	-1,7%	-1,0%	0,5%		
	<b>881,0</b>	<b>786,6</b>	<b>896,5</b>	<b>1 046,5</b>	<b>165,5</b>	<b>18,8%</b>	<b>33,0%</b>	<b>16,7%</b>		
Frais corporatifs	37,4	32,2	34,1	38,3	0,9	2,4%	18,9%	12,3%		
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(4,4)	(5,2)	(4,4)	(3,6)	0,8	-18,2%	-30,8%	-18,2%		
Facturation externe	(1,9)	(4,9)	(3,0)	(3,0)	(1,1)	57,9%	-38,8%	0,0%		
<b>Total</b>	<b>1 591,4</b>	<b>1 447,3</b>	<b>1 587,3</b>	<b>1 780,7</b>	<b>189,3</b>	<b>11,9%</b>	<b>23,0%</b>	<b>12,2%</b>		

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-6, document 1, page 5.

## 4.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[135] Les CNE représentent 39,5 % des dépenses nécessaires à la prestation du service. Elles s'élevaient pour l'année témoin 2010 à 702,5 M\$. Par rapport à l'année autorisée 2009, l'augmentation prévue en 2010 est de 23,2 M\$, soit 3,4 %. Par rapport à l'année de base 2009, le montant de l'année témoin projetée est en hausse de 38,4 M\$, soit 5,8 %. Enfin, comparativement à l'année historique 2008, la hausse est de 63,9 M\$, soit 10,0 %.

### 4.2.1 CHARGES BRUTES DIRECTES

[136] Les charges brutes directes de 2010 sont projetées à 542,6 M\$, représentant une hausse de 38,9 M\$ ou de 7,7 % par rapport à l'année de base 2009. Par rapport à l'année historique 2008, l'écart se chiffre à 51,5 M\$, soit 10,5 %.

[137] Ces charges sont constituées essentiellement de la masse salariale et des autres charges directes relatives à la réalisation des activités de transport d'électricité.

**Tableau 4**  
**Évolution des charges brutes directes 2008-2010**

(en millions de dollars ou en %)

	2008 année historique	2009 année de base	2010 année témoin	Variation 2010 - 2008 année historique		Variation 2010 - 2009 année de base	
Masse salariale							
Salaire de base	234,8	248,3	256,8	22,0	9,4%	8,5	3,4%
Temps supplémentaire	33,7	30,5	31,2	(2,5)	-7,4%	0,7	2,3%
Primes et revenus divers	25,4	24,0	24,7	(0,7)	-2,8%	0,7	2,9%
<i>Régime d'intéressement corporatif</i>	8,7	7,1	7,3	(1,4)	-16,1%	0,2	2,8%
<i>Régime de gestion de la performance</i>	3,5	2,9	3,0	(0,5)	-14,3%	0,1	3,4%
<i>Autres</i>	13,2	14,0	14,4	1,2	9,1%	0,4	2,9%
Avantages sociaux	68,4	59,7	80,4	12,0	17,5%	20,7	34,7%
<i>Coût de retraite</i>	20,8	8,7	27,4	6,6	31,7%	18,7	214,9%
<i>Autres</i>	36,2	40,3	41,6	5,4	14,9%	1,3	3,2%
<i>Avantages complémentaires-retraités</i>	11,4	10,7	11,4	-	0,0%	0,7	6,5%
	362,3	362,5	393,1	30,8	8,5%	30,6	8,4%
Autres charges directes							
Dépenses de personnel et indemnités	14,1	14,2	14,5	0,4	2,8%	0,3	2,1%
Services externes	41,8	43,1	44,8	3,0	7,2%	1,7	3,9%
Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres	75,9	85,8	92,1	16,2	21,3%	6,3	7,3%
	131,8	143,1	151,4	19,6	14,9%	8,3	5,8%
Récupérations de coûts	(3,0)	(1,9)	(1,9)	1,1	-36,7%	-	0,0%
<b>Total</b>	<b>491,1</b>	<b>503,7</b>	<b>542,6</b>	<b>51,5</b>	<b>10,5%</b>	<b>38,9</b>	<b>7,7%</b>

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-6, document 2, pages 12 et 19.

## Masse salariale

[138] La « Masse salariale » du Transporteur est constituée de quatre éléments, soit le salaire de base, le temps supplémentaire, les primes et revenus divers et les avantages sociaux. En 2010, la « Masse salariale » est évaluée à 393,1 M\$.

[139] Par rapport à l'année de base 2009, la hausse du montant des salaires de base des employés est de 8,5 M\$ ou de 3,4 %. Entre 2008 et 2010, ce montant augmente de 22,0 M\$, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 4,7 %. Le Transporteur attribue cette hausse à la croissance de l'effectif en ÉTC annuel, en lien avec la croissance de ses activités, aux augmentations accordées en vertu des conventions

collectives de travail signées et aux progressions salariales des employés jusqu'à l'atteinte du maximum de leur classe.

[140] L'effectif annuel moyen du Transporteur passe de 3 480 ÉTC en 2009 à 3 500 ÉTC en 2010, soit une hausse nette de 20 ÉTC. Selon le Transporteur, cette hausse résulte de l'effet combiné des besoins en croissance et de l'efficacité. Le Transporteur a reflété l'effet des transferts, en 2009, des activités d'expertise immobilière au groupe RHSP.

[141] En réponse à la demande formulée par la Régie dans sa décision D-2009-015, quant aux règles applicables à la budgétisation des postes vacants et ÉTC, le Transporteur mentionne que la définition utilisée par Hydro-Québec concernant un ÉTC est identique à celle utilisée par le gouvernement du Québec. Par ailleurs, il précise que les ÉTC ne représentent aucun poste vacant dans la budgétisation des salaires de base et de la masse salariale et que l'augmentation de l'effectif entre 2008 et 2010 se concentre principalement dans les catégories d'emplois métiers et techniciens.

[142] Les charges relatives aux avantages sociaux totalisent 80,4 M\$ en 2010. Comparées à celles de l'année de base 2009, ces charges sont en hausse de 20,7 M\$ ou de 34,7 %. Par rapport à l'année historique 2008, l'augmentation est de 12,0 M\$, soit 17,5 %.

[143] Selon l'ACEF de Québec, il y a lieu de s'assurer que la projection de la masse salariale tienne compte du remplacement de personnel et de l'utilisation d'employés à temps partiel ou temporaire, ce qui pourrait réduire la croissance de la masse salariale du fait que les nouveaux employés débutent en moyenne avec des salaires moindres.

[144] L'UMQ souligne que les charges liées à la main-d'œuvre représentent 72 % des charges brutes directes dont l'essentiel est composé du budget des salaires et du temps supplémentaire. L'UMQ s'interroge sur l'absence apparente de planification à moyen et à long termes pour le budget de salaire et de temps supplémentaire et demande le dépôt par le Transporteur d'un plan de main-d'œuvre.

[145] La Régie prend note des informations fournies par le Transporteur quant aux règles applicables à la budgétisation des postes vacants et des ÉTC. Elle ne juge pas nécessaire d'exiger du Transporteur, dans l'immédiat, le dépôt d'un plan de main-d'œuvre tel que suggéré par l'UMQ.



### ***Régimes de rémunération variable***

[146] Le Transporteur demande d'approuver dans les revenus requis de 2010 un montant de 10,3 M\$ pour les deux régimes de rémunération variable en vigueur, soit 7,3 M\$ pour le régime d'intéressement corporatif des employés syndiqués et 3,0 M\$ pour le régime de gestion de la performance des cadres.

[147] Le Transporteur fait valoir que les primes et revenus divers ont diminué de 0,7 M\$ au cours de la période 2008-2010. Cette baisse s'explique principalement par l'hypothèse retenue pour les projections des degrés d'atteinte des résultats des deux régimes de rémunération variable en 2008 et 2009, soit à 67 %, alors que le degré d'atteinte réel des résultats pour 2008 s'établissait à 93,4 % pour les résultats du président-directeur général (PDG) et à 85,3 % pour ceux du Transporteur.

[148] Dans sa décision D-2009-015, la Régie s'exprimait comme suit :

*« La Régie prend note du fait que les objectifs ayant trait au régime d'intéressement n'ont pu être atteints. Étant donné les responsabilités particulières du Transporteur en tant que gestionnaire de son réseau, la Régie juge nécessaire de faire le point sur les préoccupations qu'elle avait formulées dans ses décisions antérieures. À cette fin, elle entend procéder à l'examen, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, des exigences réglementaires applicables aux gestionnaires des autres réseaux de transport. »<sup>24</sup>*

[149] Le Transporteur indique qu'il a tenté, sans succès, d'identifier des décisions réglementaires récentes au Canada où seraient indiquées de telles exigences à l'égard d'autres transporteurs d'électricité.

[150] OC indique que, contrairement aux résultats de recherche du Transporteur, son examen lui a permis de relever les cas de décisions intervenues en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario en matière d'exigences propres aux gestionnaires de réseaux de transport.

---

<sup>24</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 45.

[151] Le Transporteur plaide que les entités considérées par OC dans son balisage sont des entités autonomes qui n'ont pas affaire à des régimes de rémunération d'entreprises intégrées comme c'est le cas chez Hydro-Québec. Le Transporteur questionne donc leur pertinence au chapitre de la séparation fonctionnelle.

[152] La Régie constate que le balisage réalisé par OC fait ressortir que certains organismes réglementaires se sont prononcés sur les régimes d'intéressement d'entreprises responsables de transport d'électricité ailleurs au Canada. Elle constate également que les décisions des organismes de réglementation diffèrent les unes des autres, en fonction de la situation particulière des gestionnaires de réseaux et que, dans certains cas, les dépenses reliées aux régimes d'intéressement n'ont pas été automatiquement intégrées aux revenus requis.

[153] La Régie note que ce balisage ne permet pas de conclure à des règles communes qui pourraient être applicables à l'ensemble des gestionnaires des réseaux de transport.

### *Coût de retraite*

[154] Le « Coût de retraite » s'élève à 27,4 M\$ pour l'année témoin projetée 2010, comparativement à 8,7 M\$ pour l'année de base 2009 et à 20,8 M\$ pour l'année historique 2008. Le Transporteur explique la baisse du coût de retraite en 2009 principalement par la hausse des taux d'intérêt des obligations corporatives AA qui servent à établir le taux d'actualisation.

[155] L'ACEF de l'Outaouais suggère que le Transporteur examine les mesures prises par des entreprises comparables afin de trouver des solutions au problème des coûts de retraite.

[156] L'AQCIE/CIFQ constate que les résultats obtenus montrent une grande variation année après année entre le montant prévu et le montant réel du coût des charges de retraite. Dans ce contexte, l'intervenant propose de mettre en place un compte d'écart afin de capter les différences entre le coût prévu et le coût réel associé aux charges de retraite ou, le cas échéant, d'établir la prévision de coûts pour ce poste selon une moyenne de trois ans.

[157] La Régie considère que les variations positives ou négatives des prévisions budgétaires du Transporteur relatives au coût de retraite font partie des aléas et risques du Transporteur. En outre, l'établissement du coût de retraite tient également compte d'un mécanisme de lissage de la valeur des actifs du régime. Le calcul est effectué par une firme externe d'actuaire et la résultante contribue à atténuer les variations annuelles des charges de retraite. La Régie ne juge pas opportun, dans ce contexte, de donner suite aux propositions des intervenants.

### Budget spécifique

[158] Dans le dernier dossier tarifaire, la Régie accordait un budget spécifique de 20 M\$ pour réaliser les activités nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu et à l'atteinte des objectifs en matière de protection de l'environnement et d'efficacité énergétique<sup>25</sup>. Pour l'année témoin 2010, le Transporteur demande à la Régie de lui accorder un budget spécifique de même montant, mais avec une répartition différente entre les sphères d'activités.

[159] Le tableau 5 présente un portrait global de l'évolution du budget spécifique du Transporteur depuis 2008.

**Tableau 5**  
**Évolution du budget spécifique 2008-2010**

(en millions de dollars)

	<b>2008</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
	<b>Budget</b>	<b>Coûts</b>	<b>Budget</b>	<b>Budget</b>	<b>Budget</b>
	<b>prévisionnel</b>	<b>réels</b>	<b>autorisé</b>	<b>prévisionnel</b>	<b>demandé</b>
Maîtrise de la végétation	2,0	2,5	2,5	3,1	4,0
Protection de l'environnement	2,0	2,8	2,5	2,7	3,0
Efficacité énergétique	1,2	0,8	1,2	0,7	0,5
Maintenance	9,8	9,7	13,8	13,5	12,5
<b>Budget spécifique</b>	<b>15,0</b>	<b>15,8</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>

Source : Pièce B-1, HQT-6, document 2, page 21.

<sup>25</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 46.

### ***Maîtrise de la végétation***

[160] En 2008, le Transporteur a dépensé 2,5 M\$, soit 0,5 M\$ de plus que le montant prévu au budget spécifique pour cette activité. Le Transporteur souligne qu'à la suite de déclenchements survenus sur la ligne B5D d'interconnexion avec l'Ontario, il a réalisé des inspections supplémentaires et des interventions additionnelles dans les emprises de plusieurs lignes d'interconnexions.

[161] Le montant prévu pour 2009 est en hausse de 0,6 M\$ par rapport au budget autorisé de 2,5 M\$. Le Transporteur mentionne qu'en raison, notamment, de deux nouveaux déclenchements de lignes sur le réseau principal, il a entrepris un vaste plan d'inspection par niveau de tension de lignes afin d'identifier les zones d'interventions prioritaires et d'effectuer les travaux requis dès 2009.

[162] Concernant les besoins à combler pour 2010, le Transporteur précise qu'il a complété en 2009 l'élaboration d'un plan intégré de maîtrise de la végétation conforme aux exigences de la *North American Electric Reliability Corporation* (NERC). Ce plan vise à assurer la qualité et la continuité du service et d'optimiser les coûts liés à la maîtrise de la végétation. Le montant prévu pour 2010, soit 4,0 M\$, vise à lui permettre d'effectuer un niveau d'intervention assurant qu'il demeure en contrôle de cette activité importante pour la continuité de service.

### ***Protection de l'environnement***

[163] Pour l'année témoin 2010, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique de 3,0 M\$ pour la protection de l'environnement, en hausse de 0,5 M\$ par rapport au budget autorisé 2009. Il souligne qu'il prévoit poursuivre les efforts d'optimisation dans le domaine de la décontamination, de la caractérisation des sols et des interventions afférentes.

### ***Efficacité énergétique***

[164] Pour l'année témoin 2010, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique de 0,5 M\$ pour la réalisation de travaux liés à l'efficacité énergétique, soit une baisse de 0,7 M\$ par rapport au budget autorisé 2009. Il entend

poursuivre ses efforts en matière de réduction de la consommation énergétique de postes, plus particulièrement au niveau de l'éclairage intérieur des bâtiments.

### *Maintenance*

[165] Pour l'année témoin 2010, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique de 12,5 M\$ pour les activités de maintenance, soit une diminution de 1,3 M\$ par rapport au budget autorisé 2009. En tenant compte des besoins grandissants en maîtrise de la végétation et en environnement, ce montant sera utilisé afin de maintenir une cadence élevée dans la réalisation des activités requérant des dépenses importantes en matériel, avec une priorité accordée aux avis de maintenance, à la maintenance conditionnelle et corrective ainsi qu'aux travaux non récurrents.

[166] L'ACEF de l'Outaouais recommande, compte tenu de la tendance à la hausse depuis 2008 du budget demandé pour la maîtrise de la végétation, d'exiger davantage d'éléments justifiant le besoin réel de tels budgets annuels et démontrant la rigueur des méthodes d'évaluation utilisées. La révision en cours par le Transporteur de son programme de gestion de la végétation en remplacement du précédent plan devrait, selon l'intervenante, inciter à plus de prudence dans l'autorisation du budget.

[167] Le GRAME et S.É./AQLPA recommandent d'accepter la demande du Transporteur concernant le budget spécifique de 20 M\$. S.É./AQLPA se dit préoccupé par les réductions de certains budgets proposées par le Transporteur et propose de les majorer. Ces intervenants demandent qu'un plan global soit produit par le Transporteur, afin d'établir l'étendue des investissements à réaliser en matière de caractérisation et de réhabilitation des sites potentiellement contaminés.

[168] La Régie considère que le Transporteur a donné suite aux exigences de la décision D-2008-019 en ce qui a trait au budget spécifique<sup>26</sup> et s'attend à ce qu'il présente les mêmes informations mises à jour dans son prochain dossier tarifaire.

---

<sup>26</sup> Décision D-2008-019, dossier R-3640-2007, page 43.

[169] En ce qui a trait aux préoccupations des intervenants à l'égard des budgets demandés par le Transporteur, la Régie rappelle la demande suivante formulée au Transporteur dans la décision D-2009-015 :

*« Dans le dossier tarifaire 2011, le Transporteur devra présenter un bilan détaillé de ces activités depuis 2007. L'analyse devra permettre d'examiner les résultats atteints et de statuer sur la nécessité de maintenir le même niveau de dépenses dans le futur. »<sup>27</sup>*

[170] La Régie juge qu'il est prématuré de traiter de ces préoccupations dans le présent dossier. Le dépôt de ce bilan détaillé dans le cadre du prochain dossier tarifaire permettra de mieux évaluer la pertinence des budgets spécifiques et, le cas échéant, d'identifier les champs d'action prioritaires et les budgets requis pour y répondre.

[171] **La Régie accorde le budget spécifique demandé au montant de 20 M\$ en 2010.**

#### **4.2.2 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

[172] Les principaux fournisseurs de services partagés du Transporteur sont le groupe Technologie, le groupe RHSP et les unités corporatives.

[173] Les charges de services partagés représentent un montant de 311,8 M\$ pour l'année témoin 2010, soit une hausse de 9,3 M\$ ou 3,1 % par rapport à l'année de base 2009. Par rapport à l'année historique 2008, l'augmentation se chiffre à 14,0 M\$ ou 4,7 %.

---

<sup>27</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 49.

**Tableau 6**  
**Évolution des charges de services partagés 2008-2010**

*(en millions de dollars ou en %)*

	<b>2008</b> <b>année</b> <b>historique</b>	<b>2009</b> <b>année</b> <b>de base</b>	<b>2010</b> <b>année</b> <b>témoin</b>	<b>Variation</b> <b>2010 - 2008</b> <b>année historique</b>		<b>Variation</b> <b>2010 - 2009</b> <b>année de base</b>	
Groupe Technologie							
Télécommunications	91,8	89,2	90,4	(1,4)	-1,5%	1,2	1,3%
Innovation	12,8	12,4	12,4	(0,4)	-3,1%	-	0,0%
Informatique	16,0	17,1	16,0	-	0,0%	(1,1)	-6,4%
Rendement sur les actifs	1,6	3,0	4,0	2,4	150,0%	1,0	33,3%
	122,2	121,7	122,8	0,6	0,5%	1,1	0,9%
Groupe Ressources humaines et services partagés							
RHSP	102,3	109,6	111,4	9,1	8,9%	1,8	1,6%
Rendement sur les actifs	1,7	2,8	3,0	1,3	76,5%	0,2	7,1%
	104,0	112,4	114,4	10,4	10,0%	2,0	1,8%
Unités corporatives							
Services financiers	6,1	6,6	6,7	0,6	9,8%	0,1	1,5%
Sécurité	16,9	15,4	15,7	(1,2)	-7,1%	0,3	1,9%
Contentieux et autres	3,2	2,3	2,5	(0,7)	-21,9%	0,2	8,7%
	26,2	24,3	24,9	(1,3)	-5,0%	0,6	2,5%
Hydro-Québec Équipement	9,7	9,5	11,3	1,6	16,5%	1,8	18,9%
Hydro-Québec Production							
Maintenance et opération des installations	17,0	16,7	17,8	0,8	4,7%	1,1	6,6%
Espaces nordiques	6,5	7,2	7,2	0,7	10,8%	-	0,0%
Autres	-	-	2,5	2,5		2,5	
	23,5	23,9	27,5	4,0	17,0%	3,6	15,1%
Hydro-Québec Distribution							
Refacturation des espaces	9,7	9,1	9,1	(0,6)	-6,2%	-	0,0%
Autres	1,6	1,6	1,8	0,2	12,5%	0,2	12,5%
	11,3	10,7	10,9	(0,4)	-3,5%	0,2	1,9%
Ajustements divers et montants non répartis	0,9	-	-	(0,9)	-100,0%	-	0,0%
<b>Total</b>	<b>297,8</b>	<b>302,5</b>	<b>311,8</b>	<b>14,0</b>	<b>4,7%</b>	<b>9,3</b>	<b>3,1%</b>

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-6, document 2, page 26.

[174] Le Transporteur indique que la hausse des charges de services partagés de 2008 à 2010 s'explique essentiellement par le transfert, effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2009, des activités de l'unité Expertise immobilière pour un montant de 5,6 M\$, par une augmentation de 3,7 M\$ du rendement des actifs et par un montant de 2,5 M\$ relatif au réglage de tension de la centrale Cadillac.

[175] Quant au regroupement, au 1<sup>er</sup> avril 2009, des activités de formation à la direction principale Ressources humaines du groupe RHSP, il n'a aucun impact sur le revenu requis du Transporteur. De ce fait, et compte tenu des échéanciers liés au dépôt de la demande tarifaire du Transporteur, ce changement organisationnel n'a pas été reflété.

[176] Le GRAME et S.É./AQLPA expriment une préoccupation commune quant au transfert de l'unité Expertise immobilière au groupe RHSP. Le GRAME craint de voir une réduction des informations portant sur les terrains potentiellement contaminés du Transporteur. L'intervenant demande à la Régie de s'assurer que cette restructuration des activités du Transporteur n'ait pas comme conséquence réelle de soustraire les activités de la direction Immobilier du groupe RHSP de l'application de la Loi. S.É./AQLPA, pour sa part, comprend que, à la suite des réponses apportées en audience par le Transporteur, ce transfert n'aura pas pour conséquence de limiter la compétence de la Régie sur les activités de cette unité en matière de protection de l'environnement et que l'information s'y rapportant continuera d'être disponible.

[177] La Régie prend note du transfert des activités de l'unité Expertise immobilière et celles de la formation vers le groupe RHSP. Elle prend acte de l'engagement du Transporteur de répondre à toute demande d'information sur les activités de la direction immobilière du groupe RHSP<sup>28</sup>.

### **Groupe Technologie**

[178] Le Transporteur projette 122,8 M\$ de charges relatives au groupe Technologie pour l'année témoin 2010.

[179] La facturation interne des services offerts par le groupe Technologie fait l'objet d'une entente client-fournisseur. Cette entente est basée sur le coût complet du fournisseur, sans marge bénéficiaire, et est établie à l'aide d'une grille tarifaire.

[180] Le Transporteur présente, sur la période allant de 2006 à 2010, un suivi des différents indicateurs du groupe Technologie, tant pour ce qui est des télécommunications que des technologies de l'information. En ce qui a trait aux télécommunications, en réponse à la demande exprimée par la Régie dans sa décision D-2009-015<sup>29</sup>, le Transporteur fournit le plan d'efficience et les résultats attendus de celui-ci. Ses actions, en matière d'efficience, sont présentées sous trois catégories, soit optimisation de la maintenance, optimisation de l'exploitation et optimisation des projets. Le Transporteur précise que le groupe Technologie adhère aux mêmes stratégies que le Transporteur, dont une stratégie de gestion des investissements par portefeuille en matière de pérennité.

---

<sup>28</sup> Pièce A-19-2, page 57.

<sup>29</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 52.



[181] Les gains d'efficacité prévus en 2008, soit 1,8 M\$, ont été réalisés. Ceux prévus pour 2009 sont maintenus à 2,7 M\$. Ces derniers devraient générer des gains récurrents de 2,6 M\$ pour 2010. Des économies additionnelles de 780 k\$ sont prévues en 2010.

[182] La Régie prend note du rapport d'efficacité présenté par le Transporteur et constate que les stratégies du groupe Technologie en matière d'efficacité sont comparables à celles du Transporteur.

### **Utilisation d'actifs de la centrale Cadillac**

[183] Parmi les charges de services partagées pour l'année témoin 2010, le Transporteur prévoit un montant de 27,5 M\$ au titre des services rendus par la division Hydro-Québec Production. Ce montant inclut une charge de 2,5 M\$ pour l'utilisation de certains actifs de la centrale thermique Cadillac afin de répondre à une problématique particulière de réglage de tension.

[184] Le Transporteur mentionne qu'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) a pris la décision, à l'été 2008, de ne plus exploiter la centrale Cadillac à compter de 2009. Il juge toutefois nécessaire que le Producteur poursuive l'exploitation de trois groupes turbines-alternateurs utilisés quotidiennement depuis 15 ans en compensateurs synchrones pour contrôler la tension régionale, jusqu'à ce qu'il mette en place une solution alternative vers 2013. Les avantages associés à ce choix sont les suivants :

- Augmentation de la limite de transit des lignes Abitibi-Lebel de 575 MW à 680 MW, requise pour assurer l'alimentation de la charge de l'Abitibi en période de forte demande;
- Maintien d'un niveau de court-circuit assurant le démarrage des moteurs industriels tout en limitant les variations de tension sur le réseau.

[185] Le Transporteur soutient que le fait d'assumer temporairement des charges annuelles de 2,5 M\$ afin que le Producteur poursuive l'exploitation des actifs de la centrale Cadillac associés au réglage de tension représente la solution la plus économique,

pour lui et pour sa clientèle. Il mentionne avoir une entente de service avec le Producteur à cet égard<sup>30</sup>.

[186] Le Transporteur produit la ventilation suivante de ces charges d'exploitation additionnelles de 2,5 M\$, qu'il mentionne être établies sur la base des coûts historiques : 0,9 M\$ pour la masse salariale, 0,5 M\$ pour les autres coûts directs, 0,1 M\$ pour les fournisseurs internes et 1,0 M\$ pour l'amortissement<sup>31</sup>.

[187] L'ACEF de l'Outaouais plaide que, dans la mesure où l'approvisionnement de l'électricité patrimoniale, qui doit inclure tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité, est une obligation qui incombe à la société d'État dans son ensemble selon l'article 22 de la *Loi sur Hydro-Québec*<sup>32</sup>, c'est Hydro-Québec dans son ensemble qui a l'obligation de fournir ces services et qui devrait, par conséquent, en absorber les coûts et ne les transférer d'aucune façon aux consommateurs<sup>33</sup>.

[188] L'ACEF de Québec, OC et le RNCREQ soutiennent que le service de réglage de tension rendu par la centrale Cadillac est un service complémentaire associé à l'alimentation de la charge locale, qui fait partie du contrat d'approvisionnement de l'électricité patrimoniale<sup>34</sup>. Ils s'opposent ainsi à l'inclusion dans le revenu requis du Transporteur de frais annuels de 2,5 M\$ pour assurer la continuité du service de régulation fourni jusque-là sans frais par cette centrale. Selon leurs positions respectives, il reviendrait soit au Producteur en vertu du décret concernant les caractéristiques de l'approvisionnement en électricité patrimoniale, ou au Distributeur en vertu de l'annexe 8 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions), d'assumer ces frais, mais pas au Transporteur.

---

<sup>30</sup> Pièce A-19-1, page 205.

<sup>31</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, page 24.

<sup>32</sup> L.R.Q., chapitre H-5.

<sup>33</sup> Pièce A-19-6, pages 115 à 117.

<sup>34</sup> Pièce A-19-3, page 45; A-19-6, pages 7 et 8 et A-19-6, page 94.

[189] L'UMQ demande à la Régie de statuer sur la question de savoir si le service de réglage de tension doit être fourni sans frais par le Producteur, en vertu du décret sur l'électricité patrimoniale, pour permettre au Transporteur d'exploiter son réseau de transport en Abitibi<sup>35</sup>.

[190] Le Transporteur allègue, de son côté, que le Producteur n'a aucune obligation de maintenir en exploitation une centrale en particulier, ni de garantir l'usage de la centrale Cadillac comme telle, en tant qu'outil de régulation de tension. Il souligne que l'annexe 8 des Tarifs et conditions relative aux services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale ne précise pas à partir de quelles centrales doit être effectué l'approvisionnement patrimonial ou encore de quelles centrales la puissance réactive et la régulation de tension doivent être fournies par le Distributeur ou obtenues de ses fournisseurs<sup>36</sup>.

[191] Le Transporteur plaide, par ailleurs, que ni la Loi sur Hydro-Québec, ni le *Décret 1277-2001 concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale* (le Décret)<sup>37</sup> ne précisent nommément à partir de quelles centrales l'approvisionnement patrimonial doit être effectué par Hydro-Québec<sup>38</sup>.

[192] Il mentionne que la centrale Cadillac n'existera plus et ne pourra plus maintenir localement la tension du réseau grâce à l'action de ses régulateurs de tension et à sa puissance réactive :

*« Dans la mesure où la centrale n'existe plus, à l'impossible nul n'est tenu, il (le Distributeur) ne pourra plus le faire avec cette centrale-là. [...] et vu que le service de réglage de tension c'est un service qui doit être fourni localement, à ce moment-là, l'alternative, et c'est ce qui est étudié dans le moment, c'est d'évaluer un projet en transport qui fournira le service qui était auparavant fourni par la centrale qui n'existera plus à l'avenir. »<sup>39</sup>*

---

<sup>35</sup> Pièce C-11-3, page 30.

<sup>36</sup> Pièce A-19-5, pages 93 à 95.

<sup>37</sup> (2001) 133 G.O. II, 7705.

<sup>38</sup> Pièce A-19-5, page 93.

<sup>39</sup> Pièce A-19-2, pages 205 et 206.

[193] En conséquence du retrait de la centrale Cadillac, le Transporteur estime qu'il est de sa responsabilité de se doter des équipements appropriés pour contrôler adéquatement la tension sur le réseau de transport<sup>40</sup>.

[194] La Régie constate que les intervenants ne remettent pas en question la nécessité de maintenir l'utilisation de la centrale Cadillac en régulation de tension. La principale question soulevée par les intervenants consiste plutôt à se demander quelle division d'Hydro-Québec devrait dorénavant supporter les coûts reliés à l'utilisation de cette centrale.

[195] L'annexe 8 des Tarifs et conditions précise les obligations du Distributeur à l'égard des services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale. Cette annexe prévoit que le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services complémentaires qui sont requis pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.

[196] Le service de réglage de tension est l'un des services que le Distributeur doit fournir en conformité avec l'annexe 8. Ce service consiste à « *maintenir la tension du réseau dans une plage acceptable grâce à l'action des régulateurs et à la puissance réactive des centrales* ».

[197] Selon le Décret, le Producteur doit assurer au Distributeur l'approvisionnement en électricité patrimoniale pour un volume de 165 térawattheures. L'article 6 du Décret précise que l'approvisionnement inclut tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité.

[198] À ce sujet, le Distributeur et le Producteur ont conclu, en date du 15 février 2005, l'« *Entente concernant les services nécessaires et généralement reconnus pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement patrimonial* » qui visait notamment à préciser la liste des services complémentaires auxquels réfère l'article 6 du Décret. Le service de réglage de tension est décrit ainsi dans cette entente :

« *Rendre disponible la quantité de puissance réactive aux centrales pour contribuer au maintien de la régulation de tension. La quantité de puissance*

---

<sup>40</sup> Pièce A-19-5, page 94.

*réactive (en Mvar) est établie en fonction des caractéristiques effectives de chaque alternateur des centrales du Producteur qui était installé au 1<sup>er</sup> janvier 2001 et est sujette aux contraintes ou restrictions d'exploitation des équipements de production. »*

[199] La Régie comprend que les coûts de la fourniture de l'électricité patrimoniale payés par le Distributeur incluent les services complémentaires décrits dans cette entente, et notamment le service de réglage de tension. Ce service doit donc être fourni par le Producteur à partir des alternateurs des centrales lui appartenant qui étaient installés au 1<sup>er</sup> janvier 2001.

[200] La centrale Cadillac étant raccordée au réseau avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001, le Producteur était dans l'obligation de fournir le service de régulation de tension à partir de cette centrale, et ce, sans aucuns frais additionnels.

[201] Selon la Régie, l'obligation du Producteur de fournir ce service à partir de la centrale Cadillac existait tant et aussi longtemps que cette centrale servait à l'alimentation de la charge locale.

[202] Or, le Producteur a pris la décision de ne plus exploiter la centrale Cadillac à compter de l'année 2009. Le service de réglage de tension qui était fourni localement par cette centrale ne pouvant être fourni par une autre centrale, le Distributeur n'est donc plus en mesure d'obtenir de son fournisseur le service de réglage de tension nécessaire à la fiabilité du réseau de transport.

[203] Certains intervenants soutiennent qu'il reviendrait au Producteur de supporter ces coûts. Le Producteur aurait donc l'obligation de maintenir l'exploitation de la centrale Cadillac afin de fournir le service de réglage de tension. À cet égard, la Régie partage la prétention du Transporteur selon laquelle le Producteur n'a aucune obligation de maintenir en exploitation une centrale en particulier pour la charge locale. En effet, la liste des centrales servant à alimenter la charge locale ne revêt pas un caractère permanent et peut être modifiée par le Distributeur en transmettant un avis au Transporteur, tel que le prévoit l'article 38.1 des Tarifs et conditions :

*« [...] Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1<sup>er</sup> janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le*

*Distributeur ne fournira pas un avis à l'effet contraire au Transporteur.* » [nous soulignons]

[204] Compte tenu du fait que le service de réglage de tension ne peut plus être fourni par le Producteur à titre de fournisseur d'électricité du Distributeur, la Régie est d'avis qu'il est de la responsabilité du Transporteur, conformément à l'article 36.2 des Tarifs et conditions, de régler cette situation de façon à desservir de façon fiable les clients de la charge locale.

[205] La Régie note que le Transporteur entend mettre en place une solution permanente vers 2013 pour assurer la continuité des services fournis par la centrale de Cadillac. À court terme toutefois, la solution la plus économique consiste à poursuivre l'exploitation des actifs de la centrale Cadillac associés au réglage de tension.

[206] **Pour ces motifs, la Régie autorise l'inclusion, au revenu requis du Transporteur, des charges d'exploitation requises pour lui permettre d'assurer la continuité du service de réglage de tension.**

[207] **Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, l'entente de service avec le Producteur reliée à l'utilisation de la centrale Cadillac.**

#### 4.2.3 COÛTS CAPITALISÉS

[208] Les coûts capitalisés, au montant de 117,8 M\$ pour l'année témoin 2010, sont déduits des charges brutes directes et des charges de services partagés, afin d'imputer aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels en cours du Transporteur leur juste part des coûts encourus. Ainsi, ces coûts seront ajoutés à la base de tarification une fois les projets mis en exploitation.

#### 4.2.4 APPROCHE GLOBALE DE TYPE PARAMÉTRIQUE

##### Approche paramétrique du Transporteur

[209] À l'aide du tableau suivant, le Transporteur présente, selon son approche de type paramétrique, l'évaluation de l'évolution des CNE entre 2009 et 2010.

**Tableau 7**  
**Évolution des charges nettes d'exploitation de 2009 à 2010**

<i>(en millions de dollars)</i>		<u>Écart entre l'année témoin 2010 et la D-2009-015</u>	
	Inflation	16,2	
	Efficienc	(6,3)	
A	À volume égal d'activités	9,9	1,4%
	Croissance du réseau	8,1	
	Réglage de tension Cadillac	2,5	
B	Croissance du réseau	10,6	1,6%
	Organismes de réglementation	0,9	
	Coût de retraite	(0,1)	
	Rendement sur les actifs de fournisseurs	1,9	
C	Éléments de suivi spécifique	2,7	0,4%
<b>Total A + B + C</b>		<b>23,2</b>	<b>3,4%</b>

Source : Pièce B-1, HQT-6, document 2, page 7.

[210] Le Transporteur fournit les informations suivantes relatives aux différents paramètres considérés dans son approche d'évaluation.

### **Inflation**

[211] Le Transporteur prévoit que l'augmentation des CNE attribuable à l'inflation sera de 16,2 M\$, soit 2,4 %. Cette hausse s'explique par une progression de l'ordre de 3 % découlant des augmentations et progressions salariales et de l'application d'un IPC prévu de 2 % sur les autres CNE, à l'exception des éléments de suivi spécifique.

### **Efficienc**

[212] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2010, une efficienc à 1 % sur les CNE sous son contrôle de gestion, soit un montant de 6,3 M\$. Ces charges excluent le coût de retraite, le rendement des actifs des fournisseurs de services partagés et le budget spécifique.



## **Croissance du réseau**

[213] Dans la décision D-2009-015, la Régie acceptait l'indicateur soumis par le Transporteur relatif à la mesure du niveau de ses activités et de leur impact sur l'évolution des charges.

[214] Pour l'année témoin 2010, avec un coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,401 %, les charges d'exploitation et d'entretien représentent annuellement un facteur de 1,245 % du montant des mises en service reliées aux projets d'investissements en croissance. Le Transporteur applique ce pourcentage au montant de 647,0 M\$. Ce dernier se compose, pour 587,9 M\$, de mises en service en croissance nettes des contributions reçues ou payées prévues et, pour 59,1 M\$, de l'effet des contributions pour les ajouts au réseau. Le Transporteur détermine ainsi qu'un montant de 8,1 M\$ est nécessaire pour couvrir les charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance de son réseau.

[215] La Régie constate que le pourcentage de 1,245 % n'a pas été réévalué à la suite de la mise à jour des paramètres de la politique financière, alors que le coût moyen du capital prospectif l'a été à 5,685 %. Étant donné l'impact marginal qu'aurait cette mise à jour sur le montant lié à la croissance du réseau, la Régie ne juge pas nécessaire d'en demander le dépôt.

## **Réglage de tension Cadillac**

[216] Le Transporteur ajoute un montant de 2,5 M\$ relatif à une situation particulière, soit le réglage de tension en lien avec l'exploitation de la centrale Cadillac qu'il doit assumer à la suite de la décision du Producteur de ne plus exploiter cette centrale à compter de 2009.

## **Budget spécifique**

[217] Dans le dernier dossier tarifaire, la Régie a accordé un budget spécifique de 20 M\$ pour réaliser les activités nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu, à la protection de l'environnement et aux travaux en efficacité énergétique.

[218] Pour 2010, le Transporteur demande à la Régie de reconduire le même montant.

### **Éléments de suivi spécifique**

#### ***Organismes de réglementation***

[219] Le Transporteur prévoit une augmentation des cotisations annuelles de 0,9 M\$ en 2010, à la suite de l'augmentation de la part du Québec reliée aux organismes de réglementation NERC et *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC).

#### ***Coûts de sécurisation***

[220] Le Transporteur prévoit un montant de 19,8 M\$ pour le programme de sécurisation des installations en 2010, soit le même montant que celui autorisé en 2009. Les principaux travaux de sécurisation physique et de télésurveillance pour les activités reliées à la sécurité des installations sont terminés et les coûts facturés par l'unité Sécurité industrielle et le groupe Technologie sont stables et récurrents. Il n'y a donc aucune charge additionnelle pour ce poste en 2010.

#### ***Coûts de retraite***

[221] Pour l'année témoin projetée 2010, le Transporteur présente un coût de retraite brut de 27,4 M\$, dont un montant de 5,1 M\$ est capitalisé aux projets d'investissements. La variation nette entre l'année témoin projetée 2010 et l'année autorisée 2009 est de -0,1 M\$.

#### ***Rendement sur les actifs des fournisseurs***

[222] L'ajustement du rendement sur les actifs des fournisseurs de services partagés est de 1,9 M\$. Il s'explique principalement par l'augmentation de leur base de tarification respective.

### Approche paramétrique de la Régie

[223] Dans le présent dossier tarifaire, le Transporteur présente, à titre d'information, ses résultats de l'approche globale de type paramétrique développée par la Régie et illustrée dans sa décision D-2009-015.

#### **Tableau 8** **Évaluation par le Transporteur des charges nettes d'exploitation pour 2010** **à l'aide de la formule paramétrique de la Régie**

*(en millions de dollars)*

A	Charges nettes d'exploitation autorisées 2009	679,3
	Moins : Coût de retraite brut 2009 <i>(note 1)</i>	-27,7
B	À volume égal d'activités	651,6
	Inflation	13,0
	Croissance du réseau	8,1
	Coût de retraite 2010	27,4
C	Charges nettes d'exploitation 2010	700,1

*Note 1 : 28,2 M\$ selon R-3669-2008 moins 0,5 M\$ suite au transfert des activités d'expertise immobilière.*

Source : B-1, HQT-6, document 2, page 32.

[224] Le Transporteur a utilisé les CNE autorisées pour l'année témoin 2009 comme point de départ de la formule. Il justifie ce choix comme suit :

*« Compte tenu que la Régie a jugé que le niveau des charges nettes d'exploitation 2009 de 679,3 M\$, incluant un écart acceptable de 5,3 M\$, était raisonnable, le Transporteur a considéré que cette base de référence est celle qui tient le mieux compte de leur évolution prévue à cette période. C'est pourquoi il a appliqué pour 2010 la formule paramétrique à partir des charges nettes d'exploitation qu'elle a autorisées pour l'année témoin 2009 [...] »<sup>41</sup>*

<sup>41</sup> Pièce B-16, HQT-13, document 1.1, page 6.

[225] Le Transporteur considère que les CNE autorisées pour 2009 par la Régie dans sa décision D-2009-015 tiennent compte de l'efficience.

[226] Le Transporteur utilise le taux d'inflation projeté de 2 % et le facteur de 1,245 % pour tenir compte de la croissance du réseau pour estimer ses CNE 2010 à 700,1 M\$.

[227] De plus, pour tenir compte d'une situation spécifique liée au réglage de tension à la centrale Cadillac, il ajoute 2,5 M\$ à ce montant et estime donc à 702,6 M\$ le niveau des CNE selon la formule paramétrique.

[228] Cette approche d'évaluation permet au Transporteur de conclure que le résultat obtenu est presque identique au montant de 702,5 M\$ découlant de sa méthode de calcul détaillée.

[229] Selon l'AQCIE/CIFQ, l'occurrence d'un taux d'inflation plus faible que prévu et la baisse du prix des matières premières pour l'année 2009 sont deux exemples qui suggèrent que le Transporteur n'a pas tenu compte de l'effet de faible inflation dans l'établissement de ses coûts prévus pour l'année 2010. L'intervenant propose de considérer un taux d'inflation de 1,8 % au lieu de 2 %.

[230] L'ACEF de Québec propose un correctif correspondant à l'écart entre le taux d'inflation considéré pour l'année témoin 2009, soit 2 %, et le taux d'inflation observé pour l'année de base, soit 0,2 %. De plus, l'intervenante suggère d'utiliser l'IPC Québec plutôt que l'IPC Canada et soumet que, pour être plus précis, le facteur annuel relié aux charges d'exploitation et d'entretien ne devrait pas se limiter à une période standard de 20 ans. Ce facteur devrait tenir compte des durées de vie liées aux types d'immobilisations spécifiques utilisés sur le réseau de transport.

[231] La FCEI considère que le Transporteur ne respecte pas la décision D-2009-015 à deux égards. D'une part, il n'introduit pas de facteur d'efficience dans la formule paramétrique et, d'autre part, il utilise l'année 2009 comme année de départ plutôt que l'année historique 2007 tel que demandé par la Régie. La FCEI demande que les CNE établies par le Transporteur soient évaluées en tenant compte de ces deux éléments et non selon l'approche paramétrique de la Régie telle que présentée par le Transporteur à l'annexe 1 de la pièce B-1, HQT-6, document 2.

[232] La Régie se prononce, ci-après, sur l'application par le Transporteur de l'approche paramétrique qu'elle avait développée.

[233] La Régie rappelle l'objectif premier de la formule paramétrique :

*« La Régie retient comme objectif premier de la formule de renseigner sur l'évolution des CNE en relation avec l'inflation et le niveau des activités du Transporteur. Si les CNE croissent à un rythme égal ou inférieur à l'inflation, après prise en compte du niveau d'activité du Transporteur, il sera permis d'en déduire qu'elles n'exercent pas de pression structurelle à la hausse sur les coûts unitaires de transport et donc sur les tarifs, dans une perspective à court et moyen termes. »<sup>42</sup>*

[234] Selon la Régie, cet objectif requiert que soient établis, en référence à une année donnée et en vue de leur application dans le cadre de la formule paramétrique, les paramètres relatifs à l'inflation, au facteur annuel relié aux charges d'exploitation et d'entretien et au facteur d'efficience.

[235] La Régie est d'avis qu'à moins de circonstances justifiant un changement, le point de départ de la formule doit demeurer constant d'année en année. Étant donné qu'il n'y a pas eu de changements notables au cours de la dernière année, la Régie considère que l'année retenue dans le précédent dossier est toujours « *représentative des conditions contemporaines dans lesquelles doit opérer le Transporteur* »<sup>43</sup>. **En conséquence, la Régie réitère que l'année historique 2007 doit constituer le point de départ de la formule paramétrique.**

[236] En ce qui a trait au taux d'inflation, la Régie rappelle les précisions suivantes :

*« La Régie favorise une approche la plus globale possible. Cette approche doit pouvoir être appliquée au fil des ans, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer un suivi rigoureux et minutieux de plusieurs postes spécifiques de dépenses. »<sup>44</sup>*

---

<sup>42</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 39.

<sup>43</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 40.

<sup>44</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 39.

[237] Compte tenu du fait que l'application de cette formule vise à établir un ordre de grandeur plutôt qu'un niveau précis des CNE à autoriser, la Régie ne retient pas les propositions de l'ACEF de Québec et de l'AQCIE/CIFQ relativement à l'ajustement du taux d'inflation.

[238] Quant au facteur annuel relié aux charges d'exploitation et d'entretien, la Régie considère qu'il n'y a pas lieu de modifier la période d'amortissement de 20 ans applicable uniformément à l'ensemble des investissements. La Régie rappelle que cette période reflète le contenu de l'appendice J des Tarifs et conditions en vigueur.

[239] Par ailleurs, les gains associés au paramètre d'efficience de 1 % par an doivent être pris en considération dans l'application de la formule paramétrique.

[240] La Régie constate également que le Transporteur a transmis, en date du 1<sup>er</sup> juin 2009, conformément à la décision D-2009-015, les données historiques relatives à l'ensemble des différents paramètres de la formule, et ce, pour la période 2001 à 2008.

**[241] La Régie demande au Transporteur, dans son prochain dossier tarifaire, de mettre à jour ces données.**

#### **4.2.5 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

[242] Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant global des CNE de 702,5 M\$ pour l'année témoin 2010. La croissance des CNE entre l'année témoin projetée 2010 et l'année autorisée 2009 est de 23,2 M\$ ou 3,4 %.

[243] L'ACEF de Québec évalue que le niveau des CNE reflétant son ajustement pour le taux d'inflation dans la formule paramétrique se situe entre 684,6 M\$ et 688,5 M\$, soit un différentiel de 14,0 M\$ à 17,9 M\$ comparativement aux CNE demandées.

[244] L'AQCIE/CIFQ soumet que les frais d'exploitation pourraient être réduits de 3,4 M\$, compte tenu des ajustements que l'intervenant suggère d'apporter au taux d'inflation et au facteur d'efficience.

[245] La FCEI, reprenant le calcul des CNE tel que présenté dans la décision D-2009-015, soumet que les CNE proposées par le Transporteur excèdent de 26 M\$ le montant de 676,3 M\$ résultant de l'application de l'approche paramétrique.

[246] La Régie établit, comme suit, les résultats découlant de l'application de la formule paramétrique.

**Tableau 9**  
**Évaluation par la Régie des charges nettes d'exploitation pour 2010**  
**à l'aide de la formule paramétrique**

<i>(en millions de dollars)</i>	2007	2008	2009	2010		
				Niveau estimé	Niveau proposé	Écart
Charges nettes - Année historique 2007	733,6					
Moins - Coût de retraite 2007	(47,5)					
Inflation		13,7	12,5	12,9		
Croissance		5,0	8,9	8,1		
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				
Plus - Coût de retraite brut				27,4		
Sous-total - Formule avant productivité	686,1	624,5	645,9	694,3		
Productivité 2008				(6,2)		
Productivité 2009				(6,4)		
Productivité 2010				(6,3)		
Total - Formule incluant productivité				675,4	702,5	27,1

Tableau établi à partir de la décision D-2009-015, page 56 et des pièces B-1, HQT-3, document 1, page 12 et B-1, HQT-6, document 2, page 32.

[247] Pour l'année 2010, l'application de l'approche paramétrique aux CNE de l'année historique 2007, avant la prise en compte des gains de productivité, permet un budget à hauteur de 694,3 M\$. Après déduction de ces gains, le montant obtenu est de 675,4 M\$. Les CNE proposées par le Transporteur totalisent 702,5 M\$, soit 27,1 M\$ de plus que ce montant.

[248] En tenant compte du différentiel de budget spécifique de 15 M\$ entre l'année historique 2007 et l'année témoin projetée 2010, le montant ajusté des CNE obtenu par la formule paramétrique est de 690,4 M\$, soit 12,1 M\$ de moins que le montant des CNE proposé par le Transporteur.

[249] Considérant ces résultats et l'ensemble de la preuve au dossier, la Régie juge raisonnable d'accorder, pour l'année témoin 2010, un montant global de 692,5 M\$ pour les CNE, représentant une augmentation d'environ 2 % par rapport au montant autorisé pour l'année 2009.

### 4.3 AUTRES CHARGES

[250] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2010, un montant de 1 046,5 M\$ au titre des « Autres charges ».

**Tableau 10**  
**Évolution des « Autres charges » 2008-2010**

<i>(en millions de dollars ou en %)</i>	<b>2009 autorisé D-2009-023</b>	<b>2008 année historique</b>	<b>2009 année de base</b>	<b>2010 année témoin</b>	<b>Variation 2010- 2009 autorisé</b>		<b>Variation 2010 - 2008 année historique</b>		<b>Variation 2010 - 2009 année de base</b>	
Achats de services de transport	20,1	18,3	21,0	25,0	4,9	24,4%	36,6%		19,0%	
Achats d'électricité	7,1	7,0	14,3	14,3	7,2	101,4%	104,3%		0,0%	
Amortissement										
Immobilisations corporelles et actifs incorporels	637,4	609,9	636,0	848,7	211,3	33,2%	39,2%		33,4%	
Autres	128,7	42,2	136,4	87,5	(41,2)	-32,0%	107,3%		-35,9%	
	766,1	652,1	772,4	936,2	170,1	22,2%	43,6%		21,2%	
Taxes										
Taxes sur le capital	44,4	62,1	44,6	24,0	(20,4)	-45,9%	-61,4%		-46,2%	
Taxes sur les services publics	73,1	77,5	73,1	75,9	2,8	3,8%	-2,1%		3,8%	
Taxes municipales et scolaires	11,9	11,0	11,9	12,1	0,2	1,7%	10,0%		1,7%	
	129,4	150,6	129,6	112,0	(17,4)	-13,4%	-25,6%		-13,6%	
Autres revenus de facturation interne	(41,7)	(41,4)	(40,8)	(41,0)	0,7	-1,7%	-1,0%		0,5%	
<b>Total</b>	<b>881,0</b>	<b>786,6</b>	<b>896,5</b>	<b>1 046,5</b>	<b>165,5</b>	<b>18,8%</b>	<b>33,0%</b>		<b>16,7%</b>	

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-5, document 1, page 4 et du dossier R-3669-2008, pièce B-70, HQT-5, document 1, page 4.

#### 4.3.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[251] Le montant projeté pour l'année témoin 2010 au titre des « Achats de services de transport » est de 25,0 M\$.



### **Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT)**

[252] Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2008, le réseau de transport de CRT accepte les transactions d'électricité en import vers le Québec en provenance de l'état de New York. Tout comme pour l'export, le Transporteur entend commercialiser ce chemin en import en achetant toute la capacité de 325 MW de CRT, bien que ce chemin soit pour l'instant limité à 100 MW en raison de limitations sur le réseau du Transporteur et sur celui de New York. Selon le Transporteur, cette capacité d'import pourrait être augmentée dans le futur.

[253] Le Transporteur a effectué une réservation pour une durée de cinq ans en import et en export de 325 MW sur le réseau de CRT afin de préserver son droit de renouvellement futur. Il précise devoir assumer la totalité des revenus requis de ce réseau puisqu'il en est le seul client. Il paie ainsi le même prix que s'il réservait une capacité moindre, ce qui lui permettra, en plus, de commercialiser toute capacité qui pourra être éventuellement disponible en import sur ce réseau. Tous les services de transport offerts par CRT au Transporteur sont rendus conformément aux conditions du *Cedars Rapids Transmission Company Limited Open Access Transmission Tariff* (CRT-OATT) déposé à la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) en 1997.

[254] Le Transporteur estime le tarif de CRT à 8,76 \$/kW/an pour 2010. Cette estimation est basée sur une modification prévue de ce tarif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 afin que le coût complet du service rendu par CRT inclue un rendement sur la base de tarification fondé sur le même coût moyen pondéré du capital que celui applicable pour le Transporteur.

[255] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,8 M\$ pour l'année 2010. Ce montant est en baisse par rapport à ceux de l'année de base 2009 et de l'année historique 2008. Ce coût facturé par CRT tient compte du tarif applicable au service utilisé, de la capacité réservée et d'un taux de pertes de 1,6 %.

**[256] La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 5,8 M\$ pour l'achat de services de transport auprès de CRT.**

## **Rio Tinto Alcan**

[257] Le Transporteur demande d'inclure un montant de 12,9 M\$ à son revenu requis pour l'année témoin 2010 pour les achats de transit sur le réseau de Rio Tinto Alcan, ce qui représente une augmentation de 2,4 % par rapport au montant de 12,6 M\$ de l'année de base 2009 et de 9,3 % comparativement au montant de 11,8 M\$ autorisé par la Régie pour 2008 et 2009.

[258] Le Transporteur utilise un service de transport fourni par Rio Tinto Alcan pour alimenter les charges du Distributeur dans la région du Saguenay – Lac Saint-Jean qui ne peuvent l'être directement par le réseau du Transporteur. Ce service est payé à Rio Tinto Alcan par le Transporteur en vertu de deux contrats.

[259] Le premier de ces contrats, relatif à la location de deux lignes de Rio Tinto Alcan, a pris fin le 31 décembre 2008. Il a aussitôt été reconduit temporairement sur une base mensuelle renouvelable, aux mêmes conditions, pour une dépense annuelle de 1,2 M\$.

[260] Le deuxième contrat est un contrat de service de transport qui est échu depuis le 31 décembre 2006, et pour lequel des négociations sont en cours en vue de son renouvellement. Le Transporteur mentionne qu'une entente entre les parties pourrait être conclue avant la fin de 2009 et qu'il verra à en aviser la Régie. Entre-temps, le Transporteur et Rio Tinto Alcan ont convenu de continuer d'appliquer les dispositions du contrat échu jusqu'à la signature du nouveau contrat, dont l'application sera rétroactive au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et qui sera soumis pour approbation à la Régie.

**[261] La Régie prend acte du fait que des négociations sont en cours pour le renouvellement du contrat de service de transport entre le Transporteur et Rio Tinto Alcan et que le Transporteur soumettra le nouveau contrat à la Régie, pour approbation.**

[262] Les paiements effectués en vertu du contrat échu de service de transport sont fonction de la pointe réelle des charges du Distributeur dans la région, laquelle est passée de 517,4 MW en 2008 à 570 MW en 2009 et devrait demeurer sensiblement à ce dernier niveau pour 2010. Pour l'année témoin 2010, un montant de 11,7 M\$ est prévu comme paiement à Rio Tinto Alcan, sur la base du maintien de l'application provisoire du contrat de service de transport échu.

[263] L'UMQ soumet que la Régie devrait demander au Transporteur de créer un compte de frais reportés pour capter les écarts entre les coûts réels découlant du nouveau contrat à être signé entre le Transporteur et Rio Tinto Alcan et les montants effectivement payés. Ce compte de frais reportés serait disposé dans un dossier tarifaire ultérieur.

[264] **La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 12,9 M\$ pour l'achat de services de transport auprès de Rio Tinto Alcan.** Elle ne juge pas opportun de créer un compte d'écart pour capter les écarts entre les coûts réels découlant du nouveau contrat et les montants effectivement payés par le Transporteur.

### **Énergie La Lièvre (ÉLL)**

[265] Un contrat temporaire a été conclu entre le Transporteur et ÉLL relativement aux conditions de service de transport pour l'alimentation de l'usine de Papier Masson, un client du Distributeur, par le biais du réseau de transport d'ÉLL. En vertu de ce contrat temporaire, un montant de 1,5 M\$ par année est prévu par le Transporteur pour les services de transport achetés auprès d'ÉLL et ce, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009. Ce montant représente une augmentation de 0,6 M\$ par rapport à celui prévu pour l'année 2009. Des négociations sont en cours afin de mettre en place un contrat à long terme pour la desserte de ce client du Distributeur.

[266] **La Régie prend acte du fait que des négociations sont en cours entre le Transporteur et ÉLL pour conclure une entente à long terme. La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 1,5 M\$ pour l'achat de services de transport auprès d'ÉLL.**

### **La Compagnie hydroélectrique Manicouagan (LCHM)**

[267] Le réseau de transport de LCHM est situé à Baie-Comeau et relié au réseau du Transporteur, au poste Hauterive, par deux lignes à 161 kV. Depuis sa création, le Transporteur achète du service de transport de LCHM afin d'alimenter certains clients de la charge locale du Distributeur situés à l'intérieur du périmètre de ce réseau.

[268] Le Transporteur signale qu'un des deux propriétaires de ce réseau est sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. Il mentionne qu'il envisage poursuivre l'achat de transit auprès du (des) nouveau(x) propriétaire(s) de ce réseau afin d'alimenter une charge plus importante du Distributeur qui, selon son estimation, passera de 55 MW en 2009 à 268 MW dès 2010.

[269] Le Transporteur évalue à 3,8 M\$ la prévision de ses achats de transit sur le réseau de LCHM pour l'année témoin 2010, basée sur plusieurs hypothèses qui tiennent compte, entre autres, du fait que ce réseau est âgé et qu'il nécessite des investissements à court terme et des charges d'entretien et d'exploitation importantes<sup>45</sup>. Le Transporteur entend valider auprès du nouveau propriétaire et du Distributeur les hypothèses qu'il a utilisées et transmettre ces informations à la Régie dès qu'elles seront connues.

[270] L'UMQ soumet que la Régie ne devrait reconnaître, dans le revenu requis, qu'un montant de 0,3 M\$ correspondant aux achats pour chacune des années 2008 et 2009. Cette reconnaissance devrait être accompagnée de la création d'un compte de frais reportés afin de comptabiliser tout écart futur.

[271] **La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 3,8 M\$ pour des achats de transit sur le réseau de LCHM.** Elle ne juge pas opportun de créer un compte d'écart dans le présent dossier, compte tenu des précisions fournies par le Transporteur quant aux hypothèses à la base de sa projection.

#### 4.3.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

[272] Les « Achats d'électricité » représentent l'usage interne d'électricité par le Transporteur, tel qu'il lui est facturé par le Distributeur, sur la base de la consommation réelle mesurée à l'aide de compteurs ainsi que pour des bâtiments administratifs rattachés au réseau pour lesquels il n'y a pas de compteur.

[273] Pour l'année témoin 2010, le montant projeté pour des achats d'électricité s'élève à 14,3 M\$ comparativement à 7,1 M\$ autorisés pour 2009 et à 7,0 M\$ pour l'année historique 2008.

---

<sup>45</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, pages 29 et 30.

[274] Le Transporteur explique cette augmentation par le fait qu'à compter de l'année de base 2009, le Distributeur a commencé la facturation de la consommation des centres de service, des centres administratifs et des résidences de ses entités affiliées au tarif forfaitaire T3. Le Transporteur indique que cette facturation représente une charge de 7,9 M\$ qui n'était pas prévue dans sa dernière demande tarifaire, vu l'impossibilité du Distributeur de faire une projection pour 2009.

[275] Pour 2010, le Transporteur indique que les postes de transformation feront également l'objet d'une facturation par le Distributeur, mais que celle-ci serait d'un montant négligeable.

[276] En conséquence, il propose, pour 2010, d'ajouter aux achats d'électricité de 6,4 M\$, un montant de 7,9 M\$ pour la facturation des achats d'électricité de ses bâtiments administratifs.

**[277] La Régie accepte le montant de 14,3 M\$ projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, pour les « Achats d'électricité ».**

### 4.3.3 AMORTISSEMENT

[278] Les charges d'amortissement de l'année témoin 2010 tiennent compte de la demande du Transporteur et du Distributeur relative à certaines modifications de méthodes comptables<sup>46</sup>. Ces charges sont établies à partir de la méthode d'amortissement linéaire alors que les charges relatives aux années 2008 et 2009 étaient établies avec la méthode d'amortissement à intérêts composés.

[279] Pour l'année témoin 2010, les charges d'amortissement s'élèvent à 936,2 M\$, comparativement à 772,4 M\$ pour l'année de base 2009 et à 652,1 M\$ pour l'année historique 2008. Au cours de la période 2008-2010, ces charges se sont accrues de 284,1 M\$, soit 43,6 %, dont 193,8 M\$ découlent du changement, en 2010, de la méthode d'amortissement des immobilisations corporelles et 50 M\$ proviennent des nouvelles mises en service réalisées depuis la fin de 2008.

---

<sup>46</sup> Dossier R-3703-2009.

[280] Pour l'année témoin 2010, les charges d'amortissement incluent un montant de 79,8 M\$ au titre des retraits d'actifs, soit 51,3 M\$ relié au poste Des Cantons et présenté sous la rubrique des actifs réglementaires, ainsi qu'une projection de 28,5 M\$ reliée aux retraits annuels anticipés. Cette projection est basée sur la moyenne des retraits d'actifs des cinq dernières années. Les retraits d'actifs pour 2008 et 2009 sont en relation avec l'analyse des mises en service, les radiations d'actifs défectueux ainsi que les retraits liés à l'exécution du plan quinquennal de corroboration.

**[281] La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 936,2 M\$ pour les charges d'amortissement.**

#### **4.3.4 TAXES**

[282] Le montant projeté des taxes applicables au Transporteur s'établit à 112,0 M\$ pour l'année témoin 2010. Ce montant représente une baisse de 17,4 M\$ ou de 13,4 % par rapport au montant autorisé en 2009. Ces charges incluent 24,0 M\$ pour la taxe sur le capital, 75,9 M\$ pour la taxe sur les services publics et 12,1 M\$ pour les taxes municipales et scolaires.

[283] La diminution des taxes est principalement due à la baisse du taux de taxation du capital versé qui passe de 0,36 % en 2008 à 0,24 % en 2009 et à 0,12 % en 2010.

[284] En ce qui a trait à la taxe sur les services publics, la légère croissance est imputable aux mises en exploitation de nouvelles immobilisations du Transporteur.

**[285] La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 112,0 M\$ pour les taxes.**

#### **4.3.5 AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE**

[286] Cette rubrique représente les revenus de facturation interne reliés à la facturation de la portion des actifs de télécommunications du Transporteur utilisée par d'autres clients. Pour l'année témoin projetée 2010, le montant de ces revenus s'élève à 41,0 M\$.

Ce montant inclut une augmentation de 2,7 M\$ imputable au changement de la méthode d'amortissement à compter de 2010.

[287] La Régie constate que le montant demandé est comparable aux « Autres revenus de facturation interne » autorisés de 40,8 M\$ pour l'année 2009.

**[288] La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 41,0 M\$ pour les « Autres revenus de facturation interne ».**

#### **4.4 FRAIS CORPORATIFS, INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE**

[289] Pour l'année témoin projetée 2010, les « Frais corporatifs » s'élèvent à 38,3 M\$. Le Transporteur précise que ce montant inclut 6,8 M\$ en dons et commandites répartis via les frais corporatifs du groupe Affaires corporatives et secrétariat général. La répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie dans la décision D-2005-50<sup>47</sup>.

[290] En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur mentionne que les dons et commandites sont des dépenses nécessaires pour assurer les coûts de la prestation du service de transport d'électricité. Ils contribuent, entre autres, à favoriser l'acceptation de ses projets auprès de sa clientèle, à faire la promotion des services offerts à cette dernière et des efforts mis en place pour améliorer la fiabilité et la sécurité du réseau et à répondre, de façon générale, aux attentes de la clientèle en regard du rôle d'Hydro-Québec en tant que citoyen corporatif<sup>48</sup>.

[291] L'ACEF de Québec doute que le critère d'utilité des dépenses en dons et commandites soit rencontré et estime que la Régie ne devrait pas autoriser cette dépense dans les revenus requis du Transporteur.

[292] La FCEI juge que la preuve n'a pas établi de lien de causalité entre les dépenses de dons et commandites incluses dans les « Frais corporatifs » et la prestation de service du

---

<sup>47</sup> Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004 Phase 1.

<sup>48</sup> Pièce B-16, HQT-13, document 1.1, page 9.

Transporteur. Pour cette raison, l'intervenante demande à la Régie de ne pas reconnaître ces coûts au revenu requis du Transporteur. EBMI s'interroge également sur le lien de causalité entre les dépenses en dons et commandites et le coût de service qui doit être supporté par la clientèle du Transporteur.

[293] La Régie comprend que les frais corporatifs correspondent aux coûts de fonctionnement engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités d'affaires en particulier, mais les intérêts d'Hydro-Québec en général. La quote-part du Transporteur des frais corporatifs d'Hydro-Québec a été reconnue à plusieurs reprises dans son revenu requis lors des dossiers tarifaires précédents.

[294] La Régie retient qu'Hydro-Québec, en tant que société citoyenne engagée dans sa collectivité, verse des dons et commandites à divers organismes dans le cadre d'une mission sociale ayant pour but, notamment, d'améliorer ses relations avec le milieu.

[295] La Régie juge que les dépenses en dons et commandites constituent des dépenses nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service au sens de l'article 49 de la Loi.

[296] Les revenus d'intérêts reliés au remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont attribués de façon spécifique au Transporteur et au Distributeur dans des proportions correspondant à leur quote-part respective, afin d'éviter que d'autres divisions d'Hydro-Québec n'en bénéficient indûment. Pour l'année témoin projetée 2010, le montant des « Intérêts reliés au remboursement gouvernemental » s'élève à 3,6 M\$ pour le Transporteur.

[297] La « Facturation externe » émise par le Transporteur permet de réduire le coût de service du Transporteur. Elle se chiffre à 3,0 M\$ pour l'année témoin projetée 2010. Elle correspond à des revenus d'importance mineure, externes à Hydro-Québec, provenant principalement de la location de terrains et de bâtiments, d'emprises de lignes et de pylônes à des entreprises de télécommunications.



[298] **La Régie accepte les montants projetés par le Transporteur, pour l'année témoin 2010, de 38,3 M\$ pour les « Frais corporatifs », de 3,6 M\$ pour les « Intérêts reliés au remboursement gouvernemental » et de 3,0 M\$ pour la « Facturation externe ».**

## **5. BASE DE TARIFICATION**

### **5.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION**

[299] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2010, une base de tarification de 16 509,4 M\$ établie selon la moyenne des 13 soldes.

[300] Comparée à la base de tarification de l'année autorisée 2009 établie à 16 117,3 M\$, la progression se chiffre à 392,1 M\$, soit 2,4 %. Par rapport à l'année historique 2008, l'augmentation de la base de tarification est de 835,8 M\$, soit 5,3 %.

[301] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification depuis 2008.

**Tableau 11**  
**Évolution de la base de tarification 2008-2010**

(en millions de dollars ou en %)  
(moyenne des 13 soldes)

	2009 autorisé D-2009-015	2008 année historique	2009 année de base	2010 année témoin	Variation 2010 - 2009 autorisé		Variation 2010 - 2008 année historique	Variation 2010 - 2009 année de base
<b>Immobilisations corporelles en exploitation</b>								
Postes	8 755,9	8 235,8	8 522,4	8 745,8	(10,1)	-0,1%	6,2%	2,6%
Lignes	5 633,9	5 581,6	5 601,2	5 762,2	128,3	2,3%	3,2%	2,9%
Autres actifs de réseau	284,9	280,5	349,1	357,7	72,8	25,5%	27,5%	2,5%
Actifs de soutien	312,1	312,0	311,6	312,0	(0,1)	0,0%	0,0%	0,1%
Télécommunications	634,3	519,7	595,1	624,8	(9,5)	-1,5%	20,2%	5,0%
	15 621,1	14 929,5	15 379,4	15 802,5	181,4	1,2%	5,8%	2,8%
<b>Actifs incorporels</b>								
Servitudes	314,8	314,7	315,0	315,0	0,2	0,1%	0,1%	0,0%
Logiciels	55,1	59,2	49,9	55,1	(0,1)	-0,1%	-6,9%	10,3%
Autres	1,3	2,0	6,4	4,7	3,4	254,4%	131,1%	-26,7%
	371,3	375,9	371,4	374,8	3,5	0,9%	-0,3%	0,9%
<b>Dépenses non amorties et autres actifs</b>								
Actif au titre des prestations constituées	167,6	142,6	216,5	310,8	143,2	85,5%	117,9%	43,6%
Passif au titre des prestations constituées	(106,9)	(97,3)	(109,5)	(120,2)	(13,3)	12,4%	23,6%	9,7%
Actifs réglementaires	20,5	129,6	80,9	50,5	30,0	145,8%	-61,0%	-37,6%
Frais de développement et autres frais reportés	(94,2)	(49,4)	(117,0)	(122,4)	(28,2)	29,9%	147,8%	4,6%
Remboursement gouvernemental	62,8	73,7	62,8	51,1	(11,7)	-18,6%	-30,6%	-18,6%
	49,8	199,2	133,7	169,9	120,0	241,0%	-14,7%	27,1%
<b>Fonds de roulement</b>								
Encaisse réglementaire	59,5	60,2	58,6	59,8	0,3	0,5%	-0,7%	2,0%
Matériaux, combustibles et fournitures	115,6	108,7	102,9	102,5	(13,1)	-11,3%	-5,7%	-0,3%
	175,1	168,9	161,5	162,3	(12,8)	-7,3%	-3,9%	0,5%
<b>Mises en exploitation réduites</b>	(100,0)							
<b>Total</b>	<b>16 117,3</b>	<b>15 673,6</b>	<b>16 046,0</b>	<b>16 509,4</b>	<b>392,1</b>	<b>2,4%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,9%</b>

Tableau établi à partir des pièces B-1, HQT-7, document 2, pages 2 et 3; B-1, HQT-7, document 3, pages 2 et 3; B-1, HQT-7, document 4, pages 2 et 3 et du dossier R-3669-2008, pièce B-70, HQT-7, document 4, pages 2 et 3.

[302] **La Régie approuve, aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification projetée pour l'année témoin 2010.**

## 5.2 RECONNAISSANCE DE CERTAINES PROJECTIONS

[303] Dans sa requête, le Transporteur recherche la conclusion suivante :

« **APPORTER** des éclaircissements quant à l'application de décisions antérieures qu'elle [la Régie] a rendues à l'égard de certains projets d'investissements, en ce qui concerne la reconnaissance de leurs projections dans la base de tarification, et **RECONNAÎTRE** comme prudemment acquis et utiles

*pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité l'ensemble des actifs mis en exploitation au cours de l'année témoin 2010; »*

[304] Le Transporteur fait référence à certaines décisions<sup>49</sup> dans lesquelles la Régie lui a demandé de justifier les coûts réels complets des projets d'investissements autorisés lors de leur inclusion à la base de tarification. Il désire s'assurer que les demandes précitées de la Régie ne visent pas à ce qu'il lui soit interdit d'intégrer à sa base de tarification les ajouts projetés conformément au principe réglementaire de l'année témoin projetée, adopté par la décision D-99-120<sup>50</sup> de la Régie.

[305] Le Transporteur souligne qu'il ne cherche pas à être complètement relevé de son obligation de présenter à la Régie les renseignements de suivi qui sont généralement requis par une décision autorisant un projet d'investissements. Il cherche plutôt à clarifier sa compréhension des demandes précitées de la Régie.

**[306] La Régie confirme au Transporteur que le principe réglementaire de l'année témoin projetée, adopté par la Régie dans sa décision D-99-120, lui permet effectivement d'intégrer des ajouts projetés à la base de tarification de l'année témoin projetée dans la mesure où ces derniers sont jugés prudemment acquis et utiles par la Régie.**

### **5.3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION**

[307] Les immobilisations corporelles en exploitation totalisent 15 802,5 M\$ pour l'année témoin 2010, soit une hausse de 181,4 M\$ par rapport à l'année autorisée 2009 et 873,0 M\$ par rapport à l'année historique 2008.

---

<sup>49</sup> Décisions D-2005-142, dossier R-3560-2005; D-2006-25, dossier R-3581-2005; D-2006-36, dossier R-3585-2005; D-2007-18, dossier R-3613-2006; D-2008-030, dossier R-3646-2007 et D-2008-149, dossier R-3674-2008.

<sup>50</sup> Décision D-99-120, dossier R-3405-98.

[308] En suivi de la décision D-2006-76<sup>51</sup>, le Transporteur inscrit à sa base de tarification les montants, établis selon la méthode des 13 soldes, de 30,8 M\$, 65,5 M\$ et 73,5 M\$ respectivement pour les années 2008, 2009 et 2010. Il s'agit des contributions à recevoir à la suite des demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

### 5.3.1 FIABILITÉ DES PROJECTIONS

[309] Dans la décision D-2009-015, la Régie s'interrogeait sur la fiabilité des projections des mises en exploitation annuelles de la base de tarification du Transporteur. Elle demandait à ce dernier d'examiner sa méthodologie de projection et d'identifier, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les modifications qui pourraient être apportées afin d'améliorer l'acuité de ses projections<sup>52</sup>.

[310] Le Transporteur rappelle qu'il a pris des mesures concrètes afin d'améliorer l'acuité de ses projections, dont la mise en place d'un comité de coordination avec Hydro-Québec Équipement (HQÉ). Selon le Transporteur, les rencontres du comité de coordination permettront d'identifier à l'avance le risque de déplacement des mises en service et de réagir rapidement afin de trouver des solutions. De plus, des objectifs annuels de performance quant à la précision des prévisions de dates de mises en service ont été fixés pour tous les chefs installations.

[311] Le Transporteur mentionne avoir débuté récemment un exercice de normalisation au niveau de la conception de certains équipements, dont l'objectif à long terme est d'optimiser le processus d'approvisionnement quant aux coûts de fabrication et aux délais de livraison visant à respecter les échéances planifiées.

[312] La Régie prend note des mesures implantées par le Transporteur afin d'améliorer la justesse de ses projections, notamment au niveau des mises en exploitation de l'année témoin projetée. Selon la Régie, les actions du comité de coordination ainsi que l'exercice de normalisation débuté par le Transporteur constituent des mesures dont l'efficacité pourra être évaluée à moyen et à long termes.

---

<sup>51</sup> Décision D-2006-76, dossier R-3594-2005, page 6.

<sup>52</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 70.

[313] Enfin, le Transporteur a procédé à une réévaluation de l'ensemble de ses prévisions au début de l'année 2009 et projetée à 1 250,1 M\$ les mises en service pour l'année témoin 2010, soit une diminution de 271,1 M\$ par rapport au niveau de 1 521,2 M\$ prévu dans sa planification lors de sa demande tarifaire 2009.

[314] La Régie considère que la justesse des prévisions du Transporteur constitue un enjeu important, notamment dans le contexte de l'approche de l'année témoin projetée. La Régie en a d'ailleurs souligné l'importance dès la décision D-99-120 qui autorisait ce principe réglementaire comme base d'établissement des tarifs du Transporteur<sup>53</sup>.

[315] La fiabilité des projections relatives aux mises en exploitation des immobilisations corporelles est un élément essentiel d'appréciation de l'évolution annuelle de la base de tarification. Le Transporteur doit convaincre la Régie que ses projections sont fiables afin d'être reconnues, et ce, dans l'objectif d'éviter, autant que possible, qu'il ne perçoive un rendement sur des actifs de transport qui n'auront pas été mis en service au cours de l'année témoin projetée.

[316] Pour l'année de base 2009, la Régie constate que l'écart sur la base de tarification entre le montant autorisé et celui de l'année de base, attribuable à l'impact des mises en service, est de 165 M\$, ce qui se traduit par un rendement excédentaire de 12,6 M\$. L'ampleur des écarts au niveau des mises en service demeure préoccupante, d'autant que les explications fournies par le Transporteur<sup>54</sup> quant à certains écarts sont générales et peu détaillées.

[317] En ce qui a trait à l'année témoin 2010, la Régie considère que l'exercice de réévaluation des mises en service effectué par le Transporteur donne une assurance raisonnable que celles-ci devraient être plus réalistes que par le passé. **La Régie autorise donc la projection des mises en exploitation de 1 250,1 M\$ pour l'année témoin projetée 2010. Toutefois, elle s'attend à ce que le Transporteur lui fournisse une justification détaillée si la projection s'avérait surestimée malgré la réévaluation qu'il a effectuée.**

---

<sup>53</sup> Décision D-99-120, dossier R-3405-98, page 13.

<sup>54</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, pages 32 à 34.

[318] Pour leur part, l'ACEF de Québec et l'UMQ demandent qu'un compte d'écart soit créé afin de permettre aux clientèles d'être compensées pour le rendement déjà accordé sur des mises en service qui sont retardées.

[319] Questionné par la Régie quant à l'opportunité de créer un compte d'écart qui accumulerait l'écart constaté sur le coût de service, le Transporteur indique qu'il ne croit pas opportun d'envisager la création d'un tel mécanisme<sup>55</sup>.

[320] Compte tenu de la réévaluation par le Transporteur de la prévision relative aux mises en service de 2010 et des mesures prises par celui-ci pour améliorer la justesse de ses projections, la Régie n'entend pas mettre en place un tel compte dans l'immédiat. **Elle demande au Transporteur de déposer, dans ses prochains dossiers tarifaires, un tableau présentant l'analyse des écarts des mises en service sous le format du tableau déposé à la pièce B-30, HQT-15, document 3.8, page 4.**

[321] La Régie juge qu'elle doit disposer de l'information suffisante lui permettant d'effectuer un suivi adéquat de l'évolution des mises en service. À cet effet, elle constate que la présentation des données relatives aux projets de moins de 25 M\$ diffère de celle des années précédentes<sup>56</sup>. Les mises en exploitation inférieures à 25 M\$ y sont présentées par catégorie d'actifs.

[322] La Régie est préoccupée par la non-disponibilité, pour l'année témoin 2010, des informations se rapportant aux mises en exploitation des projets supérieurs à 5 M\$ et déposées dans les dossiers tarifaires antérieurs. En effet, les écarts constatés entre les mises en exploitation projetées et réelles ont trait, pour une bonne part, aux projets de moins de 25 M\$<sup>57</sup>.

[323] Par ailleurs, la contribution du Distributeur aux coûts des ajouts requis au réseau du Transporteur pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale tient compte de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans l'année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de 20 ans<sup>58</sup>. Pour cette évaluation annuelle, le Transporteur compare le

---

<sup>55</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, pages 36 à 39.

<sup>56</sup> Pièce B-1, HQT-7, document 1, page 28, tableau 17.

<sup>57</sup> Pièce B-30, HQT-15, document 3.8, page 4.

<sup>58</sup> Tarifs et conditions, appendice J, section C.

total des investissements réalisés dans ces projets avec l'allocation maximale permise pour l'ensemble des ajouts au réseau.

[324] Dans l'évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année témoin 2010<sup>59</sup>, la Régie note la place prépondérante qu'occupent les projets inférieurs à 25 M\$. Questionné sur la méthode de détermination de l'évaluation présentée, le Transporteur mentionne qu'il s'agit d'estimations de projets qui seront potentiellement réalisés, que les données seront mises à jour une fois les projets réalisés, mais qu'aucun autre détail n'est disponible à cette étape-ci. Il précise qu'il s'agit du pendant de la gestion par portefeuille et qu'en fonction de cette approche, les priorités vont évoluer<sup>60</sup>.

[325] La Régie estime important que le Transporteur justifie adéquatement la valeur des contributions de ses clients au coût des ajouts au réseau utilisée à sa base de tarification pour l'année témoin projetée. La reconnaissance du caractère prudemment acquis et utile des contributions des clients, en particulier du Distributeur, nécessite un niveau suffisant de désagrégation du montant global des projets inférieurs à 25 M\$.

[326] La Régie considère que le seuil de 5 M\$ constitue un niveau raisonnable de découpage des investissements. **Elle demande au Transporteur de fournir, dans ses prochains dossiers tarifaires, pour les années historique, de base et témoin projetée, les informations relatives aux mises en exploitation des projets supérieurs à 5 M\$, selon le format des tableaux 15 et 16 de la pièce B-1, HQT-7, document 1 du présent dossier.**

[327] **La Régie demande également au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, une évaluation de la contribution du Distributeur pour chacune des années historique, de base et témoin projetée, sous le format du tableau R7.2-1 déposé à la pièce B-16, HQT-13, document 1.1, page 18.**

---

<sup>59</sup> Pièce B-16, HQT-13, document 1.1, page 18.

<sup>60</sup> Pièce A-19-2, pages 195 et 196.

### 5.3.2 POSTE RAPIDE-7

[328] Le Transporteur informe la Régie de la situation particulière du projet de réfection du poste Rapide-7, dont le coût de réalisation a été réévalué à plus de 25 M\$. Le coût prévu pour ce projet a initialement été établi à 21,5 M\$ et intégré à la demande d'autorisation des investissements de 2007 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Cette demande d'investissements a été autorisée par la Régie dans sa décision D-2006-170<sup>61</sup>.

[329] Le Transporteur indique que le coût révisé de ce projet a été établi à 33,3 M\$ et l'augmentation nécessaire des crédits d'engagement a été autorisée par le conseil d'administration à sa réunion du 19 juin 2009.

[330] Le RNCREQ considère que le cadre règlementaire actuel est adéquat et clair et que le projet Rapide-7 devrait être soumis à l'examen de la Régie et à l'analyse des intervenants pour une autorisation spécifique. Selon l'intervenant, il y a lieu d'obtenir des informations supplémentaires de la part du Transporteur, afin de s'assurer que les investissements répondent efficacement aux besoins de la clientèle.

[331] S.É./AQLPA soutient que si une modification apportée à un projet d'investissement a pour effet d'en modifier de façon appréciable la description, les coûts ou la rentabilité, une autorisation préalable devrait être obtenue de la Régie. Cette règle devrait s'appliquer également aux projets inférieurs à 25 M\$ dont les coûts révisés, comme Rapide-7, franchissent le seuil de 25 M\$. L'intervenant mentionne que le dépassement de coûts, même non autorisé au préalable mais autorisé subséquemment par la Régie ou si celle-ci juge qu'il n'avait pas à être autorisé, n'amène pas nécessairement à la conclusion que l'investissement n'est pas prudemment acquis et utile. Il s'agit d'une question de faits qui doit être appréciée par la Régie.

[332] L'UMQ considère, quant à elle, que tout projet dont l'évaluation est majorée à plus de 25 M\$, avant le début des travaux, doit obligatoirement être soumis à la Régie pour faire l'objet d'une analyse particulière, tel que prévu à la réglementation. Par ailleurs, selon l'intervenante, le Transporteur devrait toujours justifier un dépassement de la limite de 25 M\$, même si ce dépassement survient en cours d'exécution. Dans ces

---

<sup>61</sup> Décision D-2006-170, dossier R-3606-2006.



circonstances, une explication détaillée devrait être présentée par le Transporteur dans le dossier tarifaire subséquent pour justifier la poursuite du projet.

[333] La Régie rappelle qu'en vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir, construire et disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité. Le Règlement prévoit un mode d'autorisation différent selon la valeur des projets à être autorisés.

[334] Les projets d'investissements de 25 M\$ et plus sont présentés à la Régie dans le cadre d'une demande d'autorisation spécifique. La Régie examine donc en détail chacun de ces projets et accorde ou non une autorisation à l'égard du projet faisant l'objet de la demande d'autorisation.

[335] Quant aux projets d'investissements de moins de 25 M\$, ils ne sont pas autorisés sur une base individuelle. Ces projets sont plutôt autorisés globalement dans le cadre d'une demande d'autorisation annuelle et sont présentés par catégorie d'investissements.

[336] Dans le cas du projet Rapide-7, le Transporteur avait initialement estimé le coût de ce projet à 21,5 M\$. Celui-ci faisait donc partie des projets de moins de 25 M\$ inclus dans la demande d'autorisation des budgets d'investissements pour l'année 2007<sup>62</sup>, qui a été accueillie par la décision D-2006-170.

[337] Depuis cette autorisation, les coûts de ce projet ont été révisés à la hausse compte tenu de plusieurs facteurs, dont les conditions du marché, pour 4,2 M\$, et la livraison tardive de matériel stratégique qui a occasionné une prolongation de la période des travaux, pour 2,9 M\$<sup>63</sup>. Le Transporteur indique que la révision des coûts du projet Rapide-7 s'est produite alors que le projet était déjà en cours de réalisation.

[338] Dans ces circonstances, la Régie est d'avis que l'autorisation obtenue par la décision D-2006-170 n'est pas devenue invalide au motif que le coût du projet a dépassé le seuil de 25 M\$ en cours de réalisation. La Régie considère qu'il ne serait pas raisonnable d'exiger du Transporteur qu'il suspende ses travaux, occasionnant ainsi des

---

<sup>62</sup> Dossier R-3606-2006.

<sup>63</sup> Pièce B-29, HQT-15, document 3.5.

retards et des coûts additionnels, afin de déposer une demande d'autorisation spécifique pour justifier un projet déjà en cours de réalisation.

[339] La situation aurait pu être différente si le Transporteur avait appris que les coûts du projet dépasseraient le seuil de 25 M\$ avant même le début des travaux. Dans un tel cas, la Régie considère que le Transporteur aurait alors dû suivre le processus règlementaire applicable pour un projet de 25 M\$ et plus.

[340] Quant à l'inclusion des montants à la base de tarification, la Régie juge satisfaisantes les justifications du Transporteur quant aux écarts entre les coûts initiaux du projet Rapide-7 et les coûts révisés à 33,3 M\$.

**[341] La Régie accepte donc l'inclusion des coûts de ce projet dans la base de tarification.**

[342] La Régie comprend que le cas du projet Rapide-7 constitue une situation exceptionnelle. Toutefois, si des situations comparables se reproduisaient, la Régie demande au Transporteur de l'en informer en temps opportun et de fournir les justifications détaillées des écarts de coûts. La Régie déterminera alors si des renseignements additionnels sont requis pour juger du caractère prudemment acquis et utile des actifs à inclure à la base de tarification du Transporteur.

[343] Par ailleurs, aucune disposition n'est actuellement prévue aux Tarifs et conditions à l'égard de la réfection du poste de départ d'une centrale existante telle Rapide-7.

[344] Dans une décision récente, cette problématique avait déjà été soulevée :

*« Si le Transporteur prévoit devoir rénover ou remplacer d'autres postes de départ de centrales existantes, cette question aurait avantage à être clarifiée dans le cadre tarifaire approprié, où des ajustements pourraient être apportés aux Tarifs et conditions, le cas échéant. »<sup>64</sup>*

---

<sup>64</sup> Décision D-2009-069, dossier R-3686-2009, page 14.

[345] **La Régie demande au Transporteur de clarifier la situation relative à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes dans le cadre du dossier traitant de la politique d'ajouts.**

#### **5.4 ACTIFS INCORPORELS**

[346] Les actifs incorporels nets représentent 2,3 % de la base de tarification et se composent des rubriques « Servitudes », « Logiciels » et « Autres ». Pour l'année témoin projetée 2010, ils sont évalués à 374,8 M\$, en hausse de 3,5 M\$ ou 0,9 % par rapport au montant autorisé de 2009 et en baisse de 1,1 M\$ ou 0,3 % par rapport au montant historique de 2008.

#### **5.5 DÉPENSES NON AMORTIES ET AUTRES ACTIFS**

[347] Les dépenses non amorties et autres actifs se composent des rubriques « Actif au titre des prestations constituées (ATPC) », « Passif au titre des prestations constituées », « Actifs réglementaires », « Frais de développement et autres frais reportés » et « Remboursement gouvernemental ». Pour l'année témoin projetée 2010, ils totalisent 169,9 M\$, en hausse de 120,0 M\$ ou 241,0 % par rapport au montant autorisé de 2009 et en baisse de 29,3 M\$ ou 14,7 % par rapport au montant historique de 2008.

[348] Les écarts observés pour la période 2008-2010 s'expliquent, en grande partie, par la rubrique ATPC qui connaît une hausse de 143,2 M\$ ou 85,5 % à la suite de l'augmentation requise des cotisations d'Hydro-Québec.

##### **5.5.1 POSTE DES CANTONS**

[349] Le Transporteur a traité hors base de tarification la sortie des groupes convertisseurs du poste Des Cantons jusqu'à la fin 2009. Il propose à la Régie d'accepter la réintégration au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à sa base de tarification du solde projeté de 51,3 M\$ et son amortissement intégral dans l'année témoin projetée 2010, et ce, en raison de l'adoption, en 2009, de la pratique de comptabiliser aux charges les coûts nets liés à une sortie d'actif.

[350] Le Transporteur a élaboré trois scénarios afin d'évaluer la pertinence et le bien-fondé du maintien des groupes convertisseurs du poste Des Cantons et présente une justification technique à l'appui de la sortie des équipements à courant continu à ce poste. Les différents scénarios évaluent les avantages et inconvénients reliés à différentes utilisations, normale ou en urgence. Le Transporteur conclut qu'aucun des scénarios étudiés n'est viable ni ne peut justifier le maintien des groupes convertisseurs de ce poste.

[351] Le GRAME et l'UMQ appuient la proposition du Transporteur. Le GRAME recommande également, en présence d'une étude de caractérisation qui démontrerait la présence de contamination sur le site du poste Des Cantons, que les coûts de réhabilitation soient pris en compte dès l'année témoin 2010 que le Transporteur procède à l'inscription d'un passif environnemental si le contexte le justifie.

[352] L'ACEF de Québec recommande que la réintégration des actifs du poste Des Cantons à la base de tarification et son amortissement intégral subséquent soient refusés par la Régie afin que la valeur amortie des groupes convertisseurs du poste Des Cantons soit assumée intégralement par Hydro-Québec et non par les clientèles du Transporteur.

[353] Selon l'AQCIE/CIFQ, l'ampleur du montant, plus de 50 M\$ alors que les autres sorties d'actifs sont généralement en deçà de 30 M\$, et son caractère exceptionnel militent en faveur d'une période d'amortissement de plus d'un an<sup>65</sup>.

[354] La Régie accepte la justification technique à l'appui de la proposition du Transporteur quant au retrait des équipements à courant continu du poste Des Cantons.

[355] Malgré le caractère exceptionnel relié à l'importance du montant projeté, la Régie juge que son amortissement sur plus d'une année n'est pas approprié dans le contexte du présent dossier.

**[356] Conformément au traitement réglementaire autorisé par la Régie en 2009, la Régie autorise le retrait de ces actifs, dont le montant projeté s'élève à 51,3 M\$, ainsi que leur inclusion dans les charges de l'année témoin projetée 2010.**

---

<sup>65</sup> Pièce C-5-3, page 8.

## 5.6 FONDS DE ROULEMENT RÉGLEMENTAIRE

[357] Le fonds de roulement réglementaire du Transporteur est constitué de deux éléments principaux, soit l'encaisse réglementaire et les stocks de matériaux, combustibles et fournitures. Pour l'année témoin projetée 2010, il est évalué à 162,3 M\$, soit une baisse de 12,8 M\$ par rapport au montant autorisé de 2009.

## 6. COÛT DU CAPITAL

[358] Les paramètres financiers utilisés pour le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification du Transporteur sont :

- La structure de capital présumée;
- Le taux de rendement sur l'avoir propre;
- Le coût de la dette.

### 6.1 STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

[359] Le Transporteur propose de maintenir la structure du capital approuvée par la Régie en 2009, soit 30 % de capitaux propres et 70 % de dette.

[360] En ce qui a trait à la détermination du taux de rendement sur l'avoir propre, le Transporteur propose :

- Le maintien de la méthode utilisée pour évaluer le rendement sur l'avoir propre, soit la résultante de la somme du taux sans risque et de la prime de risque spécifique au Transporteur;
- La fixation d'un taux sans risque de 3,733 % selon les prévisions du *Consensus Forecasts* de mai 2009;

- Le maintien de la prime de risque spécifique au Transporteur approuvée par la Régie dans le dossier tarifaire 2009, soit un taux de 3,281 %.

[361] Le taux de rendement sur l'avoir propre proposé pour 2010, selon ces paramètres, s'élève à 7,014 %. Après la mise à jour du taux sans risque basée sur la prévision du *Consensus Forecasts* de novembre 2009, le rendement sur l'avoir propre s'établit à 7,587 %<sup>66</sup>.

**[362] La Régie accepte la proposition du Transporteur de maintenir, pour l'année témoin 2010, une structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres. Elle accepte également le maintien de la méthodologie utilisée pour la mise à jour du taux de rendement. En conséquence, la Régie autorise un taux de rendement sur l'avoir propre de 7,587 %.**

## 6.2 COÛT DE LA DETTE

[363] Dans le cadre de la présente demande tarifaire, le Transporteur, à l'instar de ses demandes précédentes, utilise le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec conformément aux décisions antérieures de la Régie.

[364] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2010, un coût de la dette de 7,376 % comparativement au taux de 7,656 % approuvé par la Régie en 2009.

## COMPOSITION DU FINANCEMENT

[365] Le Transporteur maintient la même structure de financement pour les nouvelles émissions que celle proposée dans les demandes tarifaires antérieures, soit 80 % en obligations à taux fixe de 30 ans et 20 % en obligations à taux variable.

---

<sup>66</sup> Pièce B-32, HQT-8, document 2, page 6.

## MODIFICATIONS À LA MÉTHODE DE PRÉVISION DES ÉCARTS DE TAUX D'INTÉRÊT

[366] Le Transporteur rappelle que les prévisions utilisées pour l'évaluation prospective du coût de la dette sont obtenues à l'aide du *Consensus Forecasts* de la firme *Consensus Economics Inc.* Les prévisions de taux d'intérêt de cette firme portent sur les bons du Trésor trois mois et les obligations gouvernementales dix ans. Afin de refléter les taux d'intérêt applicables à la dette émise par Hydro-Québec, le Transporteur ajoute, à ces taux, une prévision d'écarts.

[367] Lors des précédents dossiers tarifaires, le Transporteur estimait ces écarts à partir des données observées au cours des cinq années précédentes. Dans le cadre du présent dossier, compte tenu de la conjoncture financière, le Transporteur propose de ramener la période de référence aux 12 derniers mois.

[368] Le Transporteur souligne que ce choix repose avant tout sur un constat pratique. Dans le contexte financier contemporain, l'univers économique plus volatil l'incite à privilégier une méthode qui s'adapte plus rapidement aux changements de régime financier. Autrement, il existerait un risque de déconnexion entre la prévision et les conditions réelles de marché auquel est exposée l'entreprise.

[369] Par ailleurs, afin d'assurer la cohérence des méthodologies de prévision des écarts utilisées pour établir les diverses prévisions de taux d'intérêt, le Transporteur indique qu'il serait préférable que l'écart ajouté au taux des acceptations bancaires soit basé sur la moyenne 12 mois des données historiques réelles, plutôt que sur les taux à terme.

[370] Questionné sur l'impact de ce changement lié à la prévision d'écarts sur les taux d'intérêt de long terme, le Transporteur conclut, à partir de l'analyse des données historiques, qu'il n'existe pas, sur une longue période de temps, de différence significative entre la méthode basée sur des données de cinq ans et la méthode basée sur des données de 12 mois<sup>67</sup>.

[371] Dans ce contexte, le Transporteur précise que le choix d'une approche par rapport à une autre ne devrait pas conférer au Transporteur un avantage systématique à long

---

<sup>67</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, pages 41 et 42.

terme. Par contre, des différences entre les deux approches peuvent être observées à court terme<sup>68</sup>.

[372] Quant aux acceptations bancaires, l'impact du changement proposé sur le coût de la dette projetée est marginal.

[373] Selon l'ACEF de Québec, il n'est pas démontré que la moyenne basée sur 12 mois soit exempte de biais systématique à court terme. L'intervenante remet en question le recours à une période plus courte sur la base du caractère exceptionnel de la situation financière ayant prévalu au cours des mois de référence. L'ACEF de Québec demande que le changement de méthode ne soit pas autorisé par la Régie.

[374] En ce qui a trait à la méthode de prévision des écarts, la Régie constate que les résultats de simulations soumis par le Transporteur et portant sur la période 2007 à 2010 ne présentent pas de biais systématiques en faveur du Transporteur<sup>69</sup>.

[375] De même, la Régie note que la variation découlant de l'application d'une moyenne de 12 mois des données historiques réelles lors de l'estimation de l'écart de crédit, ajouté au taux des acceptations bancaires, affecte, de façon marginale, le coût de la dette projetée de l'année témoin.

**[376] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur selon laquelle ces modifications constituent un changement permanent à la méthode de prévision des écarts pour les prochains dossiers tarifaires<sup>70</sup>.**

**[377] Dans ce contexte, la Régie accepte les modifications apportées par le Transporteur à la méthode de prévision des écarts utilisés pour ajuster les taux d'intérêt applicables à la dette d'Hydro-Québec et à l'estimation de l'écart applicable aux acceptations bancaires.**

**[378] La Régie retient un coût de la dette du Transporteur pour l'année témoin 2010 de 7,376 %.**

---

<sup>68</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, page 41.

<sup>69</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, pages 40 à 43.

<sup>70</sup> Pièce A-19-2, pages 147 et 148.



### **6.3 TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION**

[379] Le Transporteur présente le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à sa base de tarification. Lors du dépôt du dossier, le taux proposé était de 7,267 %. À la suite de la mise à jour du taux de rendement de l'avoir propre, ce taux est ajusté à 7,439 %<sup>71</sup>. Ce taux tient compte d'un coût de la dette projeté de 7,376 % et un taux de rendement sur l'avoir propre de 7,587 % selon une pondération de 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.

[380] **La Régie autorise un taux de rendement sur la base de tarification de 7,439 %.**

### **6.4 COÛT EN CAPITAL PROSPECTIF**

[381] Le Transporteur demande que le coût moyen en capital prospectif soit établi à 5,401 %. À la suite de la mise à jour du taux de rendement de l'avoir propre, ce taux est ajusté à 5,685 %. Il correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre de 7,587 % et d'un coût prospectif de la dette de 4,870 %.

[382] **La Régie établit un taux en capital prospectif de 5,685 %.**

## **7. REVENU REQUIS**

[383] Pour l'année témoin 2010, le Transporteur projette un revenu requis de 2 980,5 M\$, en hausse de 156,4 M\$, soit 5,5 %, par rapport à l'année autorisée 2009. Par rapport à l'année historique 2008, l'augmentation est de 247,8 M\$, soit 9,1 %.

---

<sup>71</sup> Pièce B-32, HQT-8, document 2, page 6.

**Tableau 12**  
**Évolution du revenu requis 2008-2010**

(en millions de dollars ou en %)

	2009 autorisé D-2009-023	2008 année historique	2009 année de base	2010 année témoin	Variation 2010- 2009 autorisé		Variation 2010 - 2008 année	Variation 2010 - 2009 année
<b>Rendement sur la base de tarification</b>								
Coût des capitaux empruntés	863,8	876,6	859,9	852,4	(11,4)	-1,3%	-2,8%	-0,9%
Coût des capitaux propres	368,9	408,8	367,3	347,4	(21,5)	-5,8%	-15,0%	-5,4%
Base de tarification (moyenne 13 mois)	16 117,3	15 673,6	16 046,0	16 509,4	392,1	2,4%	5,3%	2,9%
Coût moyen pondéré du capital	7,648%	8,201%	7,648%	7,267%				
<i>Coût de la dette</i>	7,710%	7,990%	7,656%	7,376%				
<i>Taux de rendement sur les   capitaux propres</i>	7,504%	8,693%	7,630%	7,014%				
<b>Total</b>	<b>1 232,7</b>	<b>1 285,4</b>	<b>1 227,2</b>	<b>1 199,8</b>	<b>(32,9)</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-6,7%</b>	<b>-2,2%</b>
<b>Dépenses nécessaires à la prestation du service</b>								
<b>Charges nettes d'exploitation</b>								
Charges brutes directes	528,2	491,1	503,7	542,6	14,4	2,7%	10,5%	7,7%
Charges de services partagés	295,3	297,8	302,5	311,8	16,5	5,6%	4,7%	3,1%
Coûts capitalisés	(109,3)	(112,7)	(108,7)	(117,8)	(8,5)	7,8%	4,5%	8,4%
Facturation interne émise	(34,9)	(37,6)	(33,4)	(34,1)	0,8	-2,4%	-9,4%	1,8%
	679,3	638,6	664,1	702,5	23,2	3,4%	10,0%	5,8%
<b>Autres charges</b>								
Achats services de transport	20,1	18,3	21,0	25,0	4,9	24,4%	36,6%	19,0%
Achats d'électricité	7,1	7,0	14,3	14,3	7,2	101,4%	104,3%	0,0%
Amortissement	766,1	652,1	772,4	936,2	170,1	22,2%	43,6%	21,2%
Taxes	129,4	150,6	129,6	112,0	(17,4)	-13,4%	-25,6%	-13,6%
Autres revenus de facturation	(41,7)	(41,4)	(40,8)	(41,0)	0,7	-1,7%	-1,0%	0,5%
	881,0	786,6	896,5	1 046,5	165,5	18,8%	33,0%	16,7%
Frais corporatifs	37,4	32,2	34,1	38,3	0,9	2,4%	18,9%	12,3%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(4,4)	(5,2)	(4,4)	(3,6)	0,8	-18,2%	-30,8%	-18,2%
Facturation externe	(1,9)	(4,9)	(3,0)	(3,0)	(1,1)	57,9%	-38,8%	0,0%
<b>Total</b>	<b>1 591,4</b>	<b>1 447,3</b>	<b>1 587,3</b>	<b>1 780,7</b>	<b>189,3</b>	<b>11,9%</b>	<b>23,0%</b>	<b>12,2%</b>
<b>Grand Total</b>	<b>2 824,1</b>	<b>2 732,7</b>	<b>2 814,5</b>	<b>2 980,5</b>	<b>156,4</b>	<b>5,5%</b>	<b>9,1%</b>	<b>5,9%</b>

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-5, document 1, pages 3 et 4 et du dossier R-3669-2008, pièce B-70, HQT-5, document 1, page 4.

[384] **Compte tenu de l'ajustement du coût du capital en fonction du *Consensus Forecasts* de novembre 2009 et de l'ensemble des dispositions de la présente décision, la Régie estime à 2 998,9 M\$ le revenu requis du Transporteur pour l'année témoin projetée 2010.**

[385] **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, les données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision, au plus tard le 7 avril 2010 à 16 h.**

## 8. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[386] Le Transporteur présente la méthode de planification du réseau de transport en décrivant notamment les principes directeurs de la conception du réseau ainsi que sa démarche de planification. Il souligne que la Régie a conclu une entente en mai 2009 avec la NERC et le NPCC en vue d'obtenir l'assistance de ces organismes pour la mise en place du régime obligatoire des normes de fiabilité du Québec et le déploiement d'un programme de surveillance de l'application de ces normes. Il précise également que la direction Contrôle des mouvements d'énergie du Transporteur, dans ses fonctions de coordonnateur de la fiabilité au Québec, a déposé auprès de la Régie, le 2 juin 2009, une demande visant à adopter des normes de fiabilité applicables au Québec.

[387] Le Transporteur décrit l'évolution de son réseau et des interconnexions avec les réseaux voisins. Il fait état du fait que le Distributeur a désigné une quantité de puissance issue du réseau de New York comme ressource d'approvisionnement pour la charge locale. Cette quantité de puissance a été portée de 500 MW à 1 000 MW dans le dernier état d'avancement du Plan d'approvisionnement 2008-2017 du Distributeur. Le Transporteur a également ajusté les chemins d'interconnexion avec les réseaux voisins en remplaçant l'ancien chemin HQT-CRT par les chemins HQT-CORN et HQT-DEN et ce, afin de tenir compte du fait que, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2008, des transactions d'électricité en import peuvent être réalisées sur ce chemin en provenance de l'état de New York.

[388] Le Transporteur présente une prévision sur dix ans, soit de 2010 à 2019, des investissements en transport et des mises en service qu'il anticipe, par catégorie d'investissements. Il précise que les montants apparaissant au sommaire des investissements n'incluent pas les contributions de clients ni les frais d'entretien.

[389] Le Transporteur applique le taux moyen du coût du capital pour évaluer le revenu requis du service de transport pour 2010. Cependant, il présente l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2019 en utilisant le taux moyen du coût du capital prospectif.

[390] Le RNCREQ soutient que le taux moyen du coût du capital prospectif est plutôt applicable à l'évaluation de la rentabilité d'investissements futurs. De son point de vue, l'objectif du tableau présentant l'impact tarifaire des futurs investissements est de présenter l'évolution du tarif en fonction des investissements projetés et non de faire une évaluation de la rentabilité de ces investissements futurs du Transporteur. Il serait ainsi

cohérent d'utiliser le taux moyen du coût du capital pour présenter l'évolution du tarif à l'horizon 2019, ce qui aiderait à prévenir les chocs tarifaires.

[391] À cet effet, le Transporteur fait valoir qu'il s'en remet à sa preuve qui respecte la décision D-2002-095<sup>72</sup>.

[392] La Régie rappelle ce qu'elle mentionnait à ce propos dans cette dernière décision :

*« Comme les investissements seront effectués dans le futur, le financement des installations requises sera effectué, le cas échéant, selon les conditions qui prévaudront à ce moment sur les marchés financiers. En conséquence, la Régie considère raisonnable de permettre l'utilisation par le transporteur d'un coût en capital prospectif aux fins d'évaluation de la rentabilité des projets et de leur effet sur les tarifs. »*<sup>73</sup>

[393] La Régie considère que l'utilisation du coût en capital prospectif dans le calcul de l'impact tarifaire des investissements projetés est toujours appropriée.

[394] Le Transporteur présente enfin l'état de la transformation des postes du réseau principal et des réseaux régionaux. Questionné sur le dépassement significatif de la capacité limite de transit de certains postes des réseaux régionaux, le Transporteur fournit une appréciation technique pour chacun des postes ciblés<sup>74</sup>.

[395] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur à l'égard du dépassement de la capacité limite de transit de certains postes des réseaux régionaux. **Elle demande au Transporteur, dans ses prochains dossiers tarifaires, de fournir l'état de la transformation des postes de transport en commentant les dépassements de capacité, le cas échéant.**

---

<sup>72</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 9, page 17.

<sup>73</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, page 171.

<sup>74</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, page 57.

## 9. COMMERCIALISATION

### 9.1 CONTEXTE

[396] Le Transporteur ne propose aucune modification au texte des Tarifs et conditions, étant donné que celles proposées dans le cadre du dossier R-3669-2008 Phase 2 sont actuellement sous étude à la Régie.

[397] Le Transporteur présente les faits saillants depuis le dépôt du dernier dossier tarifaire.

[398] Pour ce qui est des marchés hors Québec, le Transporteur indique que la FERC a émis les ordonnances 717 et 890-C et que cette dernière fait l'objet d'une demande de révision depuis avril 2009. Le Transporteur mentionne qu'il évaluera les impacts de cette demande de révision dans le cadre d'une prochaine demande tarifaire, lorsque la FERC aura statué définitivement à cet égard.

[399] Pour ce qui est du marché au Québec, le Transporteur indique, entre autres, que la nouvelle interconnexion de 1 250 MW, reliant le Québec et l'Ontario, a été progressivement mise en service commercial à compter de juillet 2009. Le Transporteur mentionne également avoir ajouté à son système *Open Access Same-Time Information System* (OASIS) un nouveau chemin LAB-HQT entre le Labrador et son réseau de transport. Enfin, le Transporteur présente les nouvelles conventions de service de long terme ainsi que les nouvelles ententes de raccordement signées depuis la demande R-3669-2008 Phase 1.

[400] Le Transporteur mentionne qu'une refonte du système OASIS est en cours afin de mettre en place un outil plus performant que celui dont il dispose actuellement et qui date de plusieurs années. L'implantation du nouvel OASIS, prévue pour l'automne 2009, sera précédée d'une période de formation à l'intention des clients qui utilisent cet outil. De plus, à la suite de la décision à être émise par la Régie dans le cadre de la demande R-3669-2008 Phase 2, le nouvel OASIS intègrera un ensemble de règles conforme à l'ordonnance 890 de la FERC.

## 9.2 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[401] En conformité avec la décision D-2009-015 de la Régie, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années des pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le Transporteur propose ainsi de maintenir le taux de pertes à 5,3 %.

[402] Le tableau suivant fait état des pertes réelles de transport pour les années 2006 à 2008.

**Tableau 13**  
**Taux de pertes de transport**

Année	Taux de pertes
2006	5,26 %
2007	5,30 %
2008	5,39 %
Taux moyen	5,3 %

Source : Pièce B-1, HQT-10, document 2, page 8.

[403] La Régie juge que le taux de pertes proposé par le Transporteur est conforme à la décision D-2009-015.

**[404] En conséquence, la Régie fixe le taux de pertes de transport à 5,3 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison.**

## 9.3 PRÉVISIONS DES BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[405] Le Transporteur établit la prévision des besoins des services de transport, incluant les pertes de transport, sur la base des prévisions en MW du Distributeur et du Producteur ainsi que des réservations historiques et anticipées des autres clients<sup>75</sup>.

<sup>75</sup> Pièce B-1, HQT-10, document 2, page 5.

[406] Pour l'année témoin 2010, la prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 35 230 MW, soit une baisse de 1,5 % ou 534 MW par rapport à la prévision pour l'année 2009 de 35 764 MW présentée dans la demande tarifaire 2009<sup>76</sup>.

[407] La prévision des réservations pour le service de transport de point à point de long terme s'établit à 4 575 MW pour l'année témoin 2010, comparativement à 2 308 MW pour 2009. La prévision 2010 comprend les besoins du Producteur de 3 990 MW et ceux des autres clients de 585 MW, incluant les pertes de transport.

[408] Pour le service de transport de point à point de court terme, la prévision pour le service de transport de point à point mensuel est établie à 500 MW, incluant les pertes de transport.

[409] La FCEI rappelle que le réseau de transport est conçu avec une marge de 4 000 MW par rapport aux besoins projetés, pour répondre à la demande de pointe en cas d'aléas climatiques.

[410] L'intervenante soutient que les besoins de transport, aux fins de la répartition des coûts de transport et de la facturation, devraient tenir compte des paramètres réels du Transporteur, dont la marge pour aléas climatiques et prévisionnels établie pour concevoir le réseau de transport. Elle recommande l'inclusion, dans le dossier tarifaire du Transporteur, de l'appel maximal de puissance de l'année témoin, auquel il se doit de répondre en situation extrême.

[411] La Régie constate que la FCEI réitère ses recommandations formulées dans le dernier dossier tarifaire du Transporteur. Elle considère que la preuve présentée par l'intervenante ne contient pas d'éléments nouveaux substantiels pouvant justifier, de la part de la Régie, une position différente de celle exprimée dans la décision D-2009-015.

---

<sup>76</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1.

[412] **En conséquence, la Régie accepte les prévisions des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale, le service de point à point de long terme et les services de point à point de court terme pour l'année témoin projetée 2010 présentées par le Transporteur.**

**Tableau 14**  
**Besoins des services de transport en 2010**

Services de transport	Besoins de transport
Service d'alimentation de la charge locale	35 230 MW
Service de point à point de long terme	4 575 MW
Services de point à point de court terme	500 MW

#### **9.4 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU**

[413] Dans la décision D-2009-123, la Régie demandait au Transporteur de produire le suivi des engagements d'achat tel que demandé par les décisions D-2009-071 et D-2009-093. De plus, elle indiquait qu'elle n'entendait pas traiter, dans le cadre de la présente demande tarifaire, des règles devant s'appliquer à la validation des engagements d'achat et du traitement réglementaire des paiements compensatoires demandés dans la décision D-2009-071, mais demandait au Transporteur de lui soumettre son échéancier à cet égard.

[414] Le Transporteur a déposé un tableau présentant le suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc<sup>77</sup>. **La Régie demande au Transporteur de produire une mise à jour de ce tableau dans ses prochains dossiers tarifaires.**

<sup>77</sup> Pièce B-6, HQT-10, document 3.



## 10. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

### 10.1 CONFORMITÉ AVEC LA MÉTHODOLOGIE DE RÉPARTITION DES COÛTS RETENUE PAR LA RÉGIE

[415] Le Transporteur a effectué la répartition du coût de service en se fondant sur la moyenne des 13 soldes de la base de tarification. La méthode de répartition des coûts retenue comporte trois étapes : la répartition par fonction, la répartition par composante et la répartition par service.

[416] Dans le cadre de la répartition par fonction, le Transporteur indique avoir tenu compte de la décision D-2009-015 à l'égard des raccordements de type Tournustouc, en intégrant les sous-fonctions « Raccordements de type Tournustouc » et « Autres » dans la fonction « Raccordements des centrales ».

[417] Aux fins de la répartition par composante, le Transporteur indique utiliser une composante puissance et une composante énergie déterminées selon le facteur d'utilisation pour la répartition des sous-fonctions « Autres » de la fonction « Raccordements des centrales ». Les sous-fonctions « Raccordements de type Tournustouc » de la fonction « Raccordement des centrales », pour leur part, font l'objet d'une assignation spécifique au service de transport de point à point.

[418] Aux fins de la répartition par service de transport des sous-fonctions « Autres » de la fonction « Raccordement des centrales », le Transporteur retire les besoins de transport en puissance et en énergie provenant des réservations de 374 MW incluant les pertes de transport sur HQT-CORN, HQT-DER et HQT-HIGH, soit de 105 MW, 32 MW et 237 MW respectivement.

[419] Par ailleurs, en suivi de la décision D-2009-015 et en complément aux tableaux usuels, le Transporteur présente, à titre illustratif, un tableau montrant l'effet de l'imputation des revenus de point à point de court terme sur les coûts alloués à chaque service et les écarts qui en résultent avec les revenus de chaque service.

[420] La Régie prend note du complément d'information fourni par le Transporteur à cet égard. **Elle demande au Transporteur de déposer, dans les prochains dossiers tarifaires, une mise à jour du tableau 10 présenté par le Transporteur à la pièce B-1, HQT-11, document 2.**

[421] **La Régie reconnaît que la méthodologie appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût de service est, de façon générale, conforme avec la méthode définie dans les décisions D-2006-66 et D-2009-015.**

## 10.2 RÉPARTITION DU COÛT DES RETRAITS D'ACTIFS

[422] Le Transporteur présente la description des facteurs de répartition de la base de tarification et des dépenses nécessaires à la prestation du service. La Régie constate que les immobilisations corporelles en exploitation ainsi que la charge d'amortissement s'y rattachant sont attribuées directement aux fonctions visées selon le critère de l'affectation directe. Quant aux actifs réglementaires et à la charge d'amortissement s'y rattachant, ceux-ci sont attribués selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation et les actifs incorporels nets de l'année concernée (excluant les actifs de télécommunications).

[423] Pour l'année témoin projetée, le Transporteur réintègre à sa base de tarification les actifs reliés au poste Des Cantons à titre d'actifs réglementaires, incluant rendement, qu'il amortit entièrement en 2010<sup>78</sup>.

[424] L'ACEF de Québec demande que le Transporteur reclasse les actifs retirés dans les bonnes catégories d'actifs, de manière à assurer une juste allocation des coûts associés au retrait de ces actifs.

[425] La Régie partage la préoccupation de l'ACEF de Québec. **Elle s'attend à ce que les coûts nets liés à une sortie d'actifs soient alloués selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.**

---

<sup>78</sup> Pièce B-1, HQT-7, document 1, page 19.

[426] La Régie est d'avis que les coûts liés au retrait de certains actifs du poste Des Cantons sont de même nature que ceux des autres retraits d'actifs. À ce titre, **elle demande que leur répartition soit effectuée selon le critère de l'affectation directe aux fonctions concernées, soit celles qui prévalaient avant le transfert des actifs du poste Des Cantons aux actifs réglementaires.**

## 11. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

### 11.1 TARIFS DE TRANSPORT

[427] Les tarifs des services de transport pour l'année témoin 2010 sont établis en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport de long terme et de court terme incluant les pertes de transport.

[428] Pour l'établissement des tarifs annuel, mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaire de l'année 2010, le Transporteur reconduit la méthode existante, approuvée par la Régie dans l'ensemble de ses décisions tarifaires depuis l'année 2001. Le niveau des tarifs de transport est établi de manière à percevoir l'ensemble des revenus requis en tenant compte des besoins de transport.

[429] Le tableau suivant présente les tarifs en vigueur pour l'année 2009 et ceux proposés pour l'année 2010, ainsi que le cavalier applicable à ces tarifs.

**Tableau 15**  
**Tarifs en vigueur et tarifs proposés**

Service	Type	Unité	Tarifs en vigueur pour 2009	Tarifs proposés pour 2010
Annuel	ferme	\$/kW/an	72,00	74,80
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	6,00	6,23
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	6,00	6,23
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	1,38	1,44
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	1,38	1,44
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,28	0,29
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,20	0,20
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	8,22	8,54
Réseau intégré	ferme	\$	0,00	0,00
Charge locale	ferme	\$	2 575 008 000	2 635 204 000
<b>Cavalier</b>				
Point à point de long terme	ferme	\$/kW/an	-0,10	-0,07
Charge locale	ferme	\$	-3 576 400	-2 466 100

Source : Pièce B-1, HQT-12, document 3, page 5.

[430] Le Transporteur propose, pour l'année témoin 2010, un tarif annuel de 74,80 \$/kW/an, soit une hausse de 3,9 % par rapport au tarif existant de 72,00 \$/kW/an. Cette hausse s'explique par l'évolution des revenus requis, et plus particulièrement par la modification de la méthode d'amortissement des actifs.

[431] La facture du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, pour l'année 2010, augmente de 2,3 % par rapport à celle de l'année 2009.

[432] Le Transporteur présente, au tableau suivant, l'évolution, sur une base historique, du tarif annuel et de la facture de la charge locale, sans considération du cavalier.

**Tableau 16**  
**Évolution du tarif de point à point de long terme**  
**et de la facture de la charge locale**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Indice des prix à la consommation (base 100 en 2001)	100,0	102,2	105,1	107,1	109,5	111,7	114,1	116,7	117,0	119,3
<b>Tarif annuel (\$/kW/an)</b>										
En dollars courants	72,91	72,91	72,91	72,91	72,90	72,90	70,82	70,82	72,00	74,80
En dollars constants de 2001	72,91	71,31	69,36	68,07	66,60	65,29	62,06	60,67	61,56	62,70
<b>Facture de la charge locale (M\$)</b>										
En dollars courants	2 313,0	2 313,0	2 313,0	2 313,0	2 483,0	2 483,0	2 539,7	2 528,6	2 575,0	2 635,2
En dollars constants de 2001	2 313,0	2 262,1	2 200,5	2 159,5	2 268,3	2 223,8	2 225,7	2 166,1	2 201,5	2 208,8

Source : Pièce B-1, HQT-12, document 1, page 9.

[433] Il en ressort qu'en dollars courants, le tarif annuel proposé pour l'année 2010 reflète une augmentation de 2,6 % par rapport à celui de l'année 2001, alors qu'en dollars constants, il diminue de 14 %.

[434] En ce qui a trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le prix unitaire est le même que celui du tarif annuel, mais l'évolution de la facture intègre également la croissance de 11 % des besoins de transport de la charge locale entre 2001 et 2010, soit de 31 726 MW à 35 230 MW. En dollars courants, le montant de la facture de la charge locale reflète une augmentation de 13,9 % depuis l'année 2001. En dollars constants, il présente une diminution de 4,5 % sur la même période.

**[435] Compte tenu de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel 2010 à 75,26 \$/kW/an, soit une augmentation de 4,5 % par rapport au tarif annuel 2009. Le montant de la facture de la charge locale est estimé, quant à lui, à 2 652,8 M\$.**

[436] Ces montants n'incluent pas les valeurs du cavalier applicables aux services de point à point de long terme et d'alimentation de la charge locale.

### **11.1.1 COMPTE D'ECART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT A POINT ET CAVALIER**

[437] Dans sa décision D-2007-08<sup>79</sup>, la Régie ordonnait la création d'un compte d'écart sur les revenus des services de transport de point à point de long terme et de court terme du Transporteur. Le compte d'écart cumule les écarts, tant positifs que négatifs, relatifs aux revenus des services de transport de point à point. Les modalités de disposition de ce compte ont été déterminées dans la décision D-2008-019<sup>80</sup> dans laquelle la Régie retenait la méthode du cavalier.

[438] Le Transporteur constate que l'application du cavalier fixé par la Régie à la charge locale et aux réservations des clients du service de transport de point à point de long terme pour l'année 2009 implique qu'un montant de 3,8 M\$ devrait être remboursé par le Transporteur, soit 0,1 M\$ de moins que le montant retenu par la Régie pour l'établissement du cavalier. Le Transporteur présente, pour intégration au cavalier de l'année 2010, cet écart de -0,1 M\$.

[439] Sur la base du solde projeté du compte d'écart de -2,8 M\$, ainsi que de la prévision des besoins de transport à long terme, le Transporteur propose un cavalier de -0,07 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et de -2 466 100 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale. Ce cavalier serait applicable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010.

**[440] La Régie accepte le solde du compte d'écart projeté par le Transporteur.**

**[441] En conséquence, la Régie fixe, pour l'année 2010, le cavalier à -0,07 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à -2 466 100 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale.**

---

<sup>79</sup> Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006.

<sup>80</sup> Décision D-2008-019, dossier R-3640-2007.

## 11.2 TARIFICATION DES SERVICES COMPLEMENTAIRES

[442] Le Transporteur établit les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point en tenant compte des décisions antérieures de la Régie et des besoins de transport pour l'année 2010. Les tarifs des services complémentaires proposés sont légèrement inférieurs aux tarifs en vigueur.

[443] **La Régie fixe les tarifs suivants des services complémentaires pour les services de transport de point à point.**

**Tableau 17**  
**Tarifs des services complémentaires**  
**pour les services de transport de point à point**

	Réglage de tension		Réglage de fréquence		Maintenance de réserve tournante		Maintenance de réserve arrêtée	
	Existants	Proposés	Existants	Proposés	Existants	Proposés	Existants	Proposés
Tarif annuel ferme (\$/kW/an)	0,35	<b>0,34</b>	0,35	<b>0,34</b>	1,31	<b>1,25</b>	0,65	<b>0,62</b>
Tarif mensuel ferme (\$/kW/mois)	0,03	<b>0,03</b>	0,03	<b>0,03</b>	0,11	<b>0,10</b>	0,05	<b>0,05</b>
Tarif mensuel non ferme (\$/kW/mois)	0,03	<b>0,03</b>	0,03	<b>0,03</b>	0,11	<b>0,10</b>	0,05	<b>0,05</b>
Tarif hebdo. ferme (\$/MW/sem.)	6,73	<b>6,54</b>	6,73	<b>6,54</b>	25,19	<b>24,04</b>	12,50	<b>11,92</b>
Tarif hebdo. non ferme (\$/MW/sem.)	6,73	<b>6,54</b>	6,73	<b>6,54</b>	25,19	<b>24,04</b>	12,50	<b>11,92</b>
Tarif quotidien ferme (\$/MW/jour)	1,35	<b>1,31</b>	1,35	<b>1,31</b>	5,04	<b>4,81</b>	2,50	<b>2,38</b>
Tarif quotidien non ferme (\$/MW/jour)	0,96	<b>0,93</b>	0,96	<b>0,93</b>	3,59	<b>3,42</b>	1,78	<b>1,70</b>
Tarif horaire non ferme (\$/MW/heure)	0,04	<b>0,04</b>	0,04	<b>0,04</b>	0,15	<b>0,14</b>	0,07	<b>0,07</b>

Source : Pièce B-1, HQT-12, document 1, pages 17 à 20.

## 11.3 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RESEAU

### 11.3.1 ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RESEAU DE TRANSPORT

[444] Le Transporteur effectue l'actualisation du montant de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport en conformité avec la méthode approuvée par la Régie dans les décisions D-2009-015 et D-2009-023. Par ailleurs, il indique que l'amortissement est établi sur une base linéaire, conformément à l'approche retenue dans le cadre de la présente demande.

[445] Enfin, le Transporteur répond aux demandes de suivi de la Régie au sujet de l'examen régulier de l'évolution des coûts des postes de départ.

[446] Selon la méthode en vigueur, le montant de l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif de transport annuel sur une période de 20 ans, moins les frais d'entretien et d'exploitation, la taxe sur le capital et la taxe sur les services publics applicables. Tout excédent à ce montant maximal est assumé par le client des services de transport pour lequel l'ajout au réseau est réalisé.

[447] Le montant de l'allocation maximale proposé par le Transporteur pour l'année 2010 est de 608 \$/kW comparativement au montant existant de 636 \$/kW. Le montant proposé de 608 \$/kW a été révisé à 602 \$/kW à la suite de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital prospectif<sup>81</sup>.

**[448] La Régie accepte la proposition du Transporteur de maintenir la méthode d'établissement de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau. Le montant proposé de 602 \$/kW devra être ajusté en tenant compte des dispositions de la présente décision.**

---

<sup>81</sup> Pièce B-6, HQT-13, document 1, page 49.



### 11.3.2 CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DEPART

[449] Conformément aux décisions D-2008-036<sup>82</sup> et D-2009-015, le Transporteur présente les données, son analyse et l'actualisation qu'il propose aux contributions pour les postes de départ et le réseau collecteur.

[450] Le Transporteur indique avoir vérifié la répartition du poids de chacune des catégories de coûts retenue avec les données relatives aux postes de départ produites dans ses plus récents Rapports annuels déposés à la Régie. Il mentionne que cette répartition aurait évolué en faveur des coûts d'installation et de construction qui ont connu une croissance plus forte que ceux reliés à l'ingénierie et à la gestion.

**Tableau 18**  
**Évolution de la répartition par catégorie**  
**des coûts des postes de départ**

Catégorie des coûts	Ingénierie et gestion	Équipements	Installation et construction
Répartition utilisée de 2002 à 2007	20 %	42 %	38 %
Répartition utilisée pour 2008	15 %	42 %	43 %

Source : B-1, HQT-12, document 2, page 8.

[451] Par ailleurs, le Transporteur actualise l'historique des données annuelles des trois catégories pour la période de 2001 à 2008. Il indique également qu'il y a eu révision de certains de ces indices pour les années antérieures.

[452] Pour ce qui est de la révision de 6,0 % à 23,8 % de l'évolution des coûts de la catégorie « Équipements » pour l'année 2007, le Transporteur indique que l'augmentation résulte d'un changement à la base de référence pour les transformateurs de puissance. Ce changement reflète la préoccupation de la division HQÉ et du Transporteur de réduire les différences de caractéristiques entre les commandes de transformateurs. À compter de 2007, la base de référence a été redéfinie en fonction des transformateurs de moins de 100 MVA qui possèdent des caractéristiques plus uniformes, et ceci, afin de permettre une comparaison fiable au niveau de l'évolution de leur prix.

<sup>82</sup> Décision D-2008-036, dossier R-3626-2007.

[453] Le Transporteur compare ensuite l'indice de croissance des coûts obtenu pour l'année 2008 pour les postes de départ à l'indice des prix à la consommation et constate que ce premier indice aurait crû 2,75 fois plus rapidement que l'IPC entre 2001 à 2008. En projetant cette tendance à la prévision de l'IPC pour 2009 et 2010, le Transporteur indique qu'une augmentation de 14,5 % de la contribution maximale aux coûts des postes de départ serait appropriée pour 2010.

[454] Le Transporteur propose que cette augmentation soit appliquée à tous les niveaux de la contribution maximale pour les postes de départ, y compris aux centrales de 250 MW et plus. Cette dernière inclusion se justifie, à ses yeux, compte tenu de l'augmentation de plus de 20 % des coûts observés en 2007 et en 2008 à partir de ces indices.

[455] En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur fournit une mise à jour de l'état des raccordements par centrale depuis 2001. Il constate que l'analyse des coûts réels des postes de départ associés à des centrales d'une capacité installée de plus de 250 MW présentée ne démontre pas de coût unitaire par kW plus élevé que la contribution maximale alors applicable.

[456] Quant à la contribution maximale au coût du réseau collecteur, le Transporteur réfère au réseau régional de transport Matapédia. S'appuyant sur les coûts des trois premiers parcs éoliens mis en service dans ce réseau, le Transporteur conclut que la contribution maximale fixée en 2009 par la Régie serait encore adéquate en 2010. Il propose donc de conserver cette contribution maximale pour l'année 2010.

[457] Le RNCREQ soumet que sur les six centrales de plus de 250 MW ayant fait l'objet d'un raccordement au réseau de transport au cours de cinq dernières années, seulement deux présentant des caractéristiques particulières ont occasionné un dépassement de la contribution maximale. En conséquence, l'intervenant recommande de ne pas indexer les contributions maximales pour les postes de départ dans le cas des centrales de 250 MW et plus, le niveau actuel permettant à la fois de réaliser des projets et d'éviter le suréquipement.

[458] S.É./AQLPA recommande, pour sa part, d'accepter la proposition telle que formulée par le Transporteur. Les barèmes établis à partir de la méthode actuelle demeurant nettement insuffisants, la hausse de 14,5 % constitue un pas dans la bonne direction. Dans le même ordre d'idées, l'intervenant propose que soient augmentés les montants maximums remboursables pour les réseaux collecteurs.

[459] La Régie constate que la proposition du Transporteur, dans le présent dossier, tient compte de la décision D-2009-015. Pour ce qui est de la modification apportée par le Transporteur à la base de référence des transformateurs de puissance utilisée pour mesurer l'indice de prix de la catégorie « Équipements », la Régie reconnaît que l'homogénéité plus grande de l'échantillon devrait permettre de suivre l'évolution des prix de référence de cette catégorie avec une précision accrue.

[460] Toutefois, la Régie constate que le Transporteur intègre cette nouvelle base de référence dans le calcul des indices de la catégorie « Équipements » dès l'année 2007. Elle est d'avis que cette modification à la base de référence des transformateurs de puissance ne doit pas impliquer des modifications aux données historiques approuvées dans le cadre d'un précédent dossier tarifaire. En ce sens, le changement introduit par le Transporteur dans la base de référence pour mesurer l'indice de prix de la catégorie « Équipements » peut être intégré à partir de l'année 2008.

[461] Pour les centrales de plus de 250 MW, la Régie rappelle la disposition suivante de sa décision D-2008-036 :

*« La Régie ne juge cependant pas nécessaire d'augmenter la Contribution pour toutes les centrales. L'examen des coûts de certains postes de départ montre que le niveau de la Contribution est généralement suffisant pour couvrir les coûts des postes de départ pour les centrales de taille importante. »<sup>83</sup>*

[462] Selon la Régie, la preuve au dossier ne justifie pas un changement des contributions applicables à ce groupe de centrales. **La Régie maintient, en conséquence, les montants en vigueur de la contribution maximale pour les postes de départ correspondant aux centrales de plus de 250 MW.**

---

<sup>83</sup> Décision D-2008-036, dossier R-3626-2007, page 13.

[463] **Pour ce qui est des réseaux collecteurs, la Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir la contribution maximale distincte pour le réseau collecteur de 161 \$/kW pour les centrales appartenant à Hydro-Québec et de 185 \$/kW pour les centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec.**

[464] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 7 avril 2010 à 16 h, les tableaux 3, 4 et 5 de la pièce B-1, HQT-12, document 2, révisés en fonction de l'ensemble des considérations émises dans la présente section.**

[465] **Elle demande également au Transporteur de mettre à jour le texte des Tarifs et conditions afin de refléter les nouvelles contributions maximales.**

## **12. RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS**

[466] Le 9 décembre 2009, le Transporteur déposait une requête interlocutoire afin que les tarifs existants du service de transport, incluant les services complémentaires et le taux de pertes, soient déclarés provisoires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

[467] Dans sa décision D-2009-164 rendue le 18 décembre 2009, la Régie accueillait la requête interlocutoire du Transporteur. La Régie indiquait toutefois qu'elle ne se prononçait pas sur la demande de rétroactivité des tarifs au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et que les commentaires des participants à cet égard seraient considérés dans la décision qui serait rendue sur le sujet.

[468] Aux fins de la présente décision, la Régie considère donc les commentaires transmis par EBMI et OC à propos de la demande de rétroactivité du Transporteur.

[469] EBMI rappelle le principe selon lequel les tarifs devraient être appliqués de façon prospective et non de façon rétroactive. À cet égard, l'intervenante réfère aux décisions D-2006-66<sup>84</sup> et D-2009-015 dans lesquelles la Régie acceptait l'application rétroactive

---

<sup>84</sup> Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004 Phase 2.

des tarifs de manière exceptionnelle. L'intervenante soumet que la Régie ne devrait pas permettre au Transporteur d'appliquer rétroactivement les tarifs, incluant les services complémentaires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

[470] OC conteste la demande du Transporteur d'appliquer les tarifs de transport rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2010. L'intervenante constate que le Transporteur ne tient pas compte du Guide de dépôt du Transporteur (le Guide de dépôt), qu'il dépose ses dossiers tarifaires avec beaucoup de retard et qu'il ne s'inspire pas des décisions de la Régie dans la gestion de ses demandes tarifaires. OC soumet qu'il incombe au Transporteur d'assumer les pertes de revenus occasionnées par son propre fait.

[471] La Régie rappelle que, dans la décision D-2009-015, elle acceptait, sur une base exceptionnelle, l'application rétroactive des tarifs des services de transport incluant ceux des services complémentaires, ainsi que celle du taux de pertes.

[472] La Régie réitérait également sa préoccupation relativement au délai de traitement d'un dossier tarifaire. La Régie rappelait que, selon le Guide de dépôt du Transporteur, une demande doit être déposée au plus tard le 1<sup>er</sup> juin afin de permettre l'examen et l'entrée en vigueur des tarifs en temps opportun pour le début de l'année tarifaire. La Régie constate que, malgré ce rappel, le Transporteur a déposé son dossier tarifaire le 30 juillet 2009, soit près de deux mois après la date prévue dans le Guide de dépôt.

[473] Dans une lettre du 16 décembre 2009, le Transporteur expliquait que ce retard était principalement dû au fait que le Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec a été déposé le 30 juillet 2009 et que le dossier tarifaire 2010 devait refléter les grandes orientations stratégiques pour le Transporteur.

[474] La Régie accepte le motif invoqué par le Transporteur et en conséquence, **la Régie autorise l'application rétroactive des tarifs de transport et du taux de pertes, ainsi que des services complémentaires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.**

[475] La Régie réitère les préoccupations exprimées dans sa décision D-2009-015, notamment en ce qui a trait à la date du dépôt du dossier tarifaire du Transporteur. Dans le cas, toutefois, où le Transporteur ne serait pas en mesure de déposer son prochain dossier tarifaire dans les délais prévus au Guide de dépôt, la Régie demande au Transporteur de

lui soumettre une proposition qui permettra une application prospective des tarifs de transport.

[476] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur;

**MAINTIENT** pour le Transporteur une structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

**AUTORISE** un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification du Transporteur de l'ordre de 7,439 % qui tient compte d'un taux de rendement de 7,587 % sur les capitaux propres;

**ÉTABLIT** le coût moyen pondéré du capital prospectif du Transporteur à 5,685 %;

**RECONNAÎT** les méthodes d'établissement du coût du service qui ont été utilisées par Hydro-Québec aux fins de la présente demande du Transporteur, sujet à leur modification, substitution ou ajustement par décision expresse de la Régie;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, d'ici le **7 avril 2010 à 16 h**, les mises à jour des données afférentes au calcul des revenus requis de l'année 2010, des tarifs des services de transport, de l'allocation maximale et des contributions maximales pour les postes de départ, en tenant compte de la présente décision;

**MODIFIE** les tarifs des services complémentaires du Transporteur, conformément au tableau 17 de la présente décision;

**FIXE** le taux de pertes de transport à 5,3 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison;

**ACCUEILLE** la demande du Transporteur d'appliquer les tarifs des services de transport, le taux de pertes et les tarifs des services complémentaires, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010;

**FIXE**, pour l'année 2010, le cavalier à -0,07 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à -2 466 100 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, au plus tard le **7 avril 2010 à 16 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

**DEMANDE** au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Gilles Boulianne  
Régisseur

Marc Turgeon  
Régisseur

Jean-François Viau  
Régisseur

### Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais) représentée par M<sup>e</sup> Stéphanie Lussier;
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M<sup>e</sup> Denis Falardeau;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M<sup>e</sup> Pierre Pelletier;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Pierre Legault;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) représenté par M<sup>e</sup> Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Jean F. Morel et M<sup>e</sup> Carolina Rinfret;
- Option consommateurs (OC) représentée par M<sup>e</sup> Éric David;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M<sup>e</sup> Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.



# ANNEXE 1

<b>Annexe 1 (3 pages)</b>	
<b>G.B.</b>	_____
<b>M.T.</b>	_____
<b>J.F. V.</b>	_____

## **LISTE DES SUIVIS REQUIS PAR LA PRÉSENTE DÉCISION**

La Régie demande que les éléments suivants soient déposés par le Transporteur lors du prochain dossier tarifaire (ou dans un autre cadre tarifaire, lorsque précisé) :

1. Les gains anticipés par chantier pour l'année de base et l'année témoin projetée, tel que demandé par la Régie dans ses décisions D-2008-019 et D-2009-015 (section 2.1.1).
2. Un suivi sur une base cumulative des gains d'efficiences obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficiences, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant (section 2.1.1).
3. Le développement, à titre d'alternative à l'indicateur de coût des nouveaux investissements demandé dans les décisions antérieures, d'un indicateur défini, pour une année donnée, comme la somme des investissements en croissance des besoins divisée par l'augmentation de la capacité planifiée du réseau (section 2.2.1).
4. L'évaluation de la possibilité de remplacer les indicateurs environnementaux retenus aux fins réglementaires, ou d'en ajouter, en tenant compte notamment des indicateurs proposés par les intervenants dans le présent dossier (section 2.2.2).
5. Un complément de l'analyse générale des indicateurs en y intégrant les indicateurs additionnels suivants (section 2.2.3) :

Satisfaction de la clientèle :

- Partenariat qualité avec le Distributeur;
- Partenariat qualité avec les clients de point à point.

Fiabilité du service :

- Nombre de pannes et interruptions planifiées;
- Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées.

Évolution du coût des immobilisations :

- Coûts des immobilisations nettes sur la capacité planifiée du réseau de transport.
6. Les orientations disponibles au niveau des objectifs corporatifs pour l'année témoin projetée (section 2.2.4).
  7. L'intégration, dans l'analyse des résultats du balisage de PA Consulting, de ceux portant sur les indicateurs de coûts exprimés par « *mile* de circuit » pour les lignes de transport et par « MVA installé » pour les postes, présentés aux annexes 6 et 7 de la pièce B-1, HQT-3, document 1 du présent dossier (section 2.3), et un état d'avancement relatif aux indicateurs globaux pondérés en développement (section 2.3).
  8. Un bilan détaillé des activités liées au budget spécifique depuis 2007 (section 4.2.1).
  9. L'entente de service avec le Producteur, reliée à l'utilisation de la centrale Cadillac (section 4.2.2).
  10. La mise à jour des données historiques relatives à l'ensemble des différents paramètres de la formule paramétrique de la Régie (section 4.2.4).
  11. Un tableau présentant l'analyse des écarts des mises en service sous le format du tableau déposé à la pièce B-30, HQT-15, document 3.8, page 4 (section 5.3.1).
  12. Pour les années historique, de base et témoin projetée, les informations relatives aux mises en exploitation des projets supérieurs à 5 M\$, selon le format des tableaux 15 et 16 de la pièce B-1, HQT-7, document 1 du présent dossier (section 5.3.1).
  13. Une évaluation de la contribution du Distributeur pour chacune des années historique, de base et témoin projetée, sous le format du tableau R7.2-1 déposé à la pièce B-16, HQT-13, document 1.1, page 18 (section 5.3.1).

14. Une clarification de la situation relative à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes dans le cadre du dossier traitant de la politique d'ajouts (section 5.3.2).
15. L'état de la transformation des postes de transport en commentant les dépassements de capacité, le cas échéant (section 8).
16. Une mise à jour du tableau présentant le suivi des engagements d'achat de type Touloustouc (section 9.2).
17. Une mise à jour du tableau 10 présenté par le Transporteur à la pièce B-1, HQT-11, document 2 (section 10.1).