

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE
INDÉPENDANTE
(« FCEI »)**

1 **1. Référence : 1) Présentation de la demande du Transporteur**

2 i) HQT-1, document 1, page 10, lignes 12 à 18 ;

3 ii) HQT-6, document 1, page 12, lignes 5 à 7 ;

4 iii) HQT-5, document 2, page 4, dernière ligne du tableau.

5 **Préambule :**

6 i) « ... les revenus requis du Transporteur progressent de 69,4 M\$ par rapport à ceux
7 approuvés pour l'année 2007 ... Deux facteurs expliquent cette évolution, soit principalement
8 le rendement additionnel (+62 M\$) dû à l'acquisition des actifs de télécommunications, et une
9 légère progression de 7,4 M\$... pour les dépenses nécessaires à la prestation du service. »
10 (soulignements de la FCEI)

11 ii) « L'impact de cette intégration d'actifs de télécommunications sur les revenus requis du
12 Transporteur de l'année témoin projetée 2008 est nul, tel que décrit à la même pièce HQT-8,
13 document 1. » (soulignements de la FCEI)

14 iii) La FCEI constate que les revenus requis de l'année témoin 2008 sont de 2 744,7 M\$ que
15 l'on soit dans le scénario incluant l'intégration des actifs de télécommunications dans la base
16 de tarification ou dans le scénario excluant l'intégration des actifs de télécommunications dans
17 la base de tarification (HQT-5, document 2, page 4). La progression des revenus requis 2008
18 par rapport à ceux autorisés pour l'année 2007 est donc la même dans les deux scénarios.

19 **Demande :**

20 **1.1** Comment concilier les deux affirmations i) et ii) ?

21

22 **R1.1** **Tel que mentionné à la référence (ii), l'intégration des actifs de**
23 **télécommunications à la base de tarification du Transporteur**
24 **engendre effectivement un impact nul sur les revenus requis**
25 **du Transporteur. Comme l'information à la référence (i) peut**
26 **porter à confusion, le Transporteur apporte les précisions**
27 **suivantes.**

28 **L'augmentation des revenus requis du Transporteur de**
29 **69,4 M\$ entre ceux autorisés pour l'année 2007 et ceux de**
30 **l'année témoin projetée 2008 s'explique sommairement de la**
31 **façon suivante :**

1 **2.2** Comme le Transporteur n'a pas fait de demande de révision de tarifs pour l'année 2006,
2 où peut-on trouver les données réelles de l'année 2004 (dépenses nécessaires à la
3 prestation du service et besoins en transport par service) ?

4 **R2.2. Pour les dépenses nécessaires à la prestation du service, voir**
5 **réponse à la question 2.3 suivante.**

6 **Pour les besoins en transport par service, voir le tableau 5 de**
7 **la pièce HQT-2, Document 2, page 10 du dossier R-3549-2004**
8 **Phase 2, révisée en date du 12 octobre 2005.**

9 **2.3** S'il n'existe pas de pièce montrant les données auxquelles fait référence la demande
10 2.2, peut-on obtenir un tableau sommaire des dépenses réelles de 2004 ayant été
11 nécessaires à la prestation du service, comprenant au moins les grandes rubriques, dont
12 le rendement (et au moins le total de la base de tarification s'il vous plaît) ?

13 **R2.3. Le tableau suivant présente le rendement sur la base de**
14 **tarification, la base de tarification ainsi que les dépenses**
15 **nécessaires à la prestation du service de l'année 2004.**

	Année historique (M\$)
	2004
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 095,4
Base de tarification	14 529,2
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 362,6
Charges nettes d'exploitation	635,6
Charges brutes directes	419,6
Charges de services partagés	351,6
Coûts capitalisés	(84,0)
Facturation interne	(51,6)
Autres charges	710,2
Achats de services de transport	20,1
Achats d'électricité	6,5
Amortissement	494,5
Taxes	189,1
Frais corporatifs	26,9
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(7,5)
Facturation externe	(2,6)

1

2

3 **3. Référence : 3) Réglementation de la performance**

4 Page 33 de l'annexe de 58 pages datée du 3 novembre 2006 listant les indicateurs (pour
5 la façon dont l'indicateur doit être calculé) ;

6 HQT-6, document 1, page 7, graphique 1 (pour les 8 résultats de l'indicateur) ;

7 HQT-3, document 1, page 9, lignes 9 à 19 (pour la citation du préambule).

8 **Préambule :**

9 La FCEI veut reconstituer en détail le calcul de l'indicateur « **Charges nettes d'exploitation**
10 **en fonction de la capacité planifiée** » afin de bien comprendre cet important indicateur de
11 coûts, de s'assurer que tout le monde travaille avec les mêmes données et afin d'alimenter ses
12 réflexions en vue de l'élaboration possible d'un indicateur relié à la capacité du réseau de
13 transport.

1 « Le Transporteur est toutefois prêt à diffuser de l'information à ce sujet (taux d'utilisation du
2 réseau de transport) et à travailler de concert avec les participants au groupe de travail, le cas
3 échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur. »

4 **Demande :**

5 **3.1** Remplir le tableau ci-dessous en donnant tous les intrants nécessaires au calcul de
6 l'indicateur cité en préambule pour chacune des années 2001 à 2008 (modifier les
7 intrants indiqués ci-dessous, s'il y a lieu) (pour 2008, avant ajout des
8 télécommunications dans la base de tarification). Le cas échéant, expliquer toute
9 différence avec les résultats extraits des pièces citées en référence.

	réel	réel	réel	réel	réel	réel	base	témoin
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008

13 charges brutes directes (M\$)

14 + charges de services partagés (M\$)

15 + coûts capitalisés et facturation interne (nombres négatifs) (M\$)

16 = **charges nettes d'exploitation (pour l'indicateur) (M\$)**

18 ressources intégrées fermes (MW)

19 - service auxiliaire aux centrales (MW)

20 - réserve de stabilité (MW)

21 = **capacité planifiée (pour l'indicateur) (MW)**

23 **indicateurs en k\$/MW** 15,69 15,56 16,08 16,36 16,89 17,39 17,78 18,03

25 **R3.1 Voir réponse à la question 4.1 de la Régie, pièce HQT-14,**
26 **Document 1.**

27 **3.2** Le Transporteur peut-il expliquer, ou rappeler, brièvement à la FCEI ce qu'est le
28 « service auxiliaire aux centrales » ?

29 **R3.2 Les « services auxiliaires » aux centrales représentent la**
30 **consommation d'électricité des centrales pour divers besoins**
31 **(éclairage, chauffage, ventilation, etc).**

32 **3.3** Le Transporteur peut-il dire, ou rappeler, brièvement à la FCEI à quoi peut servir la
33 « réserve de stabilité » ?

34 **R3.3 Voir réponse à la question 7.1 du GRAME, pièce HQT-14,**
35 **Document 8.**

36

1 **4. Référence : 3) Réglementation de la performance**

2 i) HQT-3, document 1, page 14, tableau 1 : « *Évolution du coût des charges nettes*
3 *d'exploitation* » en k\$/MW ;

4 ii) HQT-6, document 1, page 7, graphique 1 : « Charges nettes d'exploitation en
5 fonction de la capacité en MW du réseau » en k\$ par MW.

6 **Préambule :**

7 i) Le résultat de l'indicateur pour l'année 2006 est 17,99 k\$/MW.

8 ii) Le résultat de l'indicateur pour l'année 2006 est 17,39 k\$/MW.

9 **Demande :**

10 **4.1** Le Transporteur peut-il expliquer la différence entre les deux résultats de l'indicateur
11 pour l'année 2006 ?

12 **R4.1 Le résultat de l'indicateur présenté à la pièce HQT-3,**
13 **Document 1, page 14, tableau 1, a été calculé selon la méthode**
14 **de calcul de la demande R-3605-2006.**

15 **Le résultat de l'indicateur présenté à la pièce HQT-6,**
16 **Document 1, page 7, graphique 1 a été calculé selon la**
17 **méthode du groupe de travail sur la Réglementation de la**
18 **performance.**

19 **La différence entre ces deux méthodes est expliquée en**
20 **réponse à la question 9.a d'Option consommateurs, pièce**
21 **HQT-14, Document 9.**

22

23 **5. Référence : 3) Réglementation de la performance**

24 Page 45 de l'annexe de 58 pages datée du 3 novembre 2006 listant les indicateurs (pour
25 la façon dont l'indicateur doit être calculé) ;

26 dans « le Rapport », annexe A-5 intitulée « Rencontres des 25 et 26 septembre 2006 »
27 page 121 de 132 (pour les résultats de 2001 à 2005) ;

28 HQT-3, document 1, page 14 (pour le résultat de l'année 2006) ;

29 HQT-3, document 1, page 9, lignes 9 à 19 (pour la citation du préambule).

30 **Préambule :**

31 La FCEI veut reconstituer en détail le calcul de l'indicateur « **Coût de service total, excluant**
32 **les taxes, en fonction de la capacité planifiée** » afin de bien comprendre cet important
33 indicateur de coûts, de s'assurer que tout le monde travaille avec les mêmes données et afin

1 d'alimenter ses réflexions en vue de l'élaboration possible d'un indicateur relié à la capacité
2 du réseau de transport.

3 « *Le Transporteur est toutefois prêt à diffuser de l'information à ce sujet (taux d'utilisation du*
4 *réseau de transport) et à travailler de concert avec les participants au groupe de travail, le cas*
5 *échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur.* »

6 **Demande :**

7 **5.1** Remplir le tableau ci-dessous en donnant tous les intrants nécessaires au calcul de
8 l'indicateur cité en préambule pour chacune des années 2001 à 2008 (modifier les
9 intrants indiqués ci-dessous, s'il y a lieu) (pour 2008, avant ajout des
10 télécommunications dans la base de tarification). Le cas échéant, expliquer toute
11 différence avec les résultats extraits des pièces citées en référence.
12

	réel	réel	réel	réel	réel	réel	base	témoin
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$)								
+ rendement sur la base de tarification (M\$)								
- taxes (M\$)								
= coût de service total excluant les taxes (pour l'indicateur) (M\$)								
= capacité planifiée (pour l'indicateur) (MW)								
indicateurs en k\$/MW	66,84	65,57	61,19	57,02	61,48	62,06	xx,xx	xx,xx

24 **R5.1 Le tableau suivant présente les données qui permettent de**
25 **calculer le coût du service total excluant les taxes en fonction**
26 **de la capacité planifiée du réseau.**

Coût du service total excluant les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport

	Réel 2001	Réel 2002	Réel 2003	Réel 2004	Réel 2005	Réel 2006	Base 2007	Témoin 2008 excluant télécoms
<i>Coût du service total excluant les taxes (M\$)</i>								
Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 208,40	1 237,40	1 291,90	1 362,60	1 382,10	1 451,30	1 514,20	1 544,80
+ Rendement sur la base de tarification	1 411,10	1 333,90	1 182,70	1 042,40	1 218,10	1 159,20	1 177,40	1 199,90
- Taxes	(174,20)	(172,50)	(178,20)	(189,10)	(175,50)	(160,10)	(158,70)	(143,80)
= Coût du service total excluant les taxes	2 445,30	2 398,80	2 296,40	2 215,90	2 424,70	2 450,40	2 532,90	2 600,90
= Capacité planifiée (MW)	36 585	36 585	37 529	38 861	39 438	40 841	41 384	42 136
Coût du service total excluant les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport (k\$/MW)	66,84	65,57	61,19	57,02	61,48	60,00	61,20	61,73

27

28

1 **6. Référence : 3) Réglementation de la performance**

2 HQT-3, document 1, page 9, lignes 9 à 19 pour la citation du préambule ;

3 HQT-10, document 1, page 14, tableau 2 (information très partielle) ;

4 HQT-11, document 2, page 9, tableau 3 (information très partielle).

5 **Préambule :**

6 « *Le Transporteur est toutefois prêt à diffuser de l'information à ce sujet (taux d'utilisation du*
7 *réseau de transport) et à travailler de concert avec les participants au groupe de travail, le cas*
8 *échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur.* » La FCEI veut alimenter ses réflexions en
9 vue de l'élaboration possible d'un indicateur relié à la capacité du réseau de transport.

10 **Demande :**

11 **6.1** Pour chacune des années 2001 à 2008, donner les informations suivantes en MW pour
12 le réseau du Transporteur :

- 13 - la capacité maximale planifiée (celle utilisée pour bâtir les indicateurs) ;
- 14 - la capacité maximale réellement utilisée dans l'année ;
- 15 - la capacité maximale réellement utilisée dans l'année une fois normalisée ;
- 16 - la capacité moyenne réellement utilisée dans l'année ;
- 17 - la capacité moyenne réellement utilisée dans l'année une fois normalisée.

18

19 **R6.1 En ce qui concerne la capacité de transport planifiée, voir la**
20 **réponse à la question 4.1 de la Régie, pièce HQT-14,**
21 **Document 1.**

22 **Quant aux autres données de capacités demandées, le**
23 **Transporteur ne procède pas à leur compilation.**

24 **6.2** Pour chacune des années 2001 à 2008, donner les informations suivantes en MW se
25 rapportant uniquement au service « charge locale » et au service point à point long
26 terme (annuel), séparément ; la FCEI pense avoir trouvé les réponses dans les pièces
27 présentes ou passées du Transporteur (R-3605-2006, HQT-13, document 12, page 45
28 pour le réel 2001 à 2005 ; le présent dossier, HQT-11, document 2, page 5 pour le réel
29 2006 et les projections 2007 et 2008), mais elle aimerait être certaine de travailler avec
30 les bonnes données :

- 31 - la capacité maximale réellement utilisée dans l'année ;
- 32 - la capacité maximale réellement utilisée dans l'année une fois normalisée.

33

34 **R6.2 Voir réponse à la question 6.1 précédente.**

1 **6.3** Pour chacune des années 2001 à 2008, et pour chacun des trois groupes de clients : 1)
2 charge locale, 2) point à point long terme, 3) point à point court terme, donner les
3 informations suivantes ; la FCEI pense avoir trouvé une partie des réponses dans les
4 pièces passées du Transporteur (R-3605-2006, HQT-13, document 12, page 52 à 54),
5 mais il lui en manque et elle aimerait être certaine de travailler avec les bonnes données
6 :
7 - les GWh transportés dans l'année ;
8 - les GWh transportés dans l'année une fois normalisés.

10 **R6.3 Le Transporteur rappelle à l'intervenante que la présente**
11 **demande couvre l'année historique 2006, l'année de base 2007**
12 **et l'année témoin projetée 2008. Cependant, le Transporteur**
13 **fournit, par courtoisie, l'estimation des informations**
14 **demandées au tableau suivant pour les années 2001 à 2005.**

15 **Quant aux données normalisées, le Transporteur ne dispose**
16 **pas de normalisation pour l'estimation de ses besoins de**
17 **services de transport de point à point, étant donné que les**
18 **besoins de ces services ne sont pas sujets aux conditions**
19 **climatiques.**

	2001 Réel	2002 Réel	2003 Réel	2004 Réel	2005 Réel	2006 Réel	2007 Prévision 4R/8P	2008 Prévision
Charge locale (réelle)	163,6	170,4	179,7	177,0	182,5	179,7	n/d	n/d
Charge locale (normalisée)	166,3	171,3	178,2	176,6	182,2	185,9	184,3	185,4
Point à point à long terme (TWh)	14,4	14,0	7,2	2,2	2,4	2,5	3,1	3,4
Point à point à court terme (TWh)	1,7	2,5	3,1	7,5	10,4	10,5	15,7	18,8

21 **6.4** En prenant pour exemple l'année historique 2006, quelle est la différence entre la
22 capacité maximale planifiée (celle utilisée pour bâtir les indicateurs) et la capacité
23 maximale réellement utilisée par les services « charge locale » et « point à point long
24 terme » une fois normalisée ? Le cas échéant, à quoi est utilisée cette différence de
25 capacité de transport ?

27 **R6.4 Voir réponses aux questions 6.1 et 6.3 précédentes.**

28 **6.5** Lorsque le Transporteur planifie sa capacité de transport, le fait-il en se basant, entre
29 autres, sur les besoins de la charge locale établis selon une température extrême ?

30 **R6.5 Voir réponse à la question 6.1 précédente.**

1

2 **7. Référence : 4) Principes réglementaires : Compte d'écart de revenus services pt à pt**

3 HQT-4, document 3, page 10, tableau 1 ;

4 HQT-11, document 2, page 5, tableau 1, « 2007 Prévision 4R/8P, point à point
5 annuel » ;

6 HQT-13, document 1, page 10, tableau 3, « Tarifs 2007, Service annuel ferme ».

7 **Préambule :**

8 Le tableau 1 de la pièce HQT-11, document 2, page 5 indique 591 MW comme prévision
9 4R/8P 2007 pour le service point à point annuel. Quant à lui, tableau 3 de la pièce HQT-13,
10 document 1, page 10 indique que le taux unitaire annuel 2007 du service point à point annuel
11 est de 70,82 \$/kW/an (591 MW x 70,82 \$/kW/an = 41,9 M\$).

12 **Demande :**

13 **7.1** Le Transporteur peut-il montrer le détail du calcul des revenus prévus révisés 4R/8P
14 2007 au tableau 1 de la pièce HQT-4, document 3, page 10 (deuxième colonne) en
15 indiquant les besoins en transport et les taux unitaires utilisés pour chacun des services
16 de point à point ?

17

18 **R7.1 La prévision révisée des besoins de transport pour l'année**
19 **2007 est disponible à la pièce HQT-11, Document 2, page 5.**
20 **Les tarifs de transport applicables depuis le 1^{er} janvier 2007**
21 **proviennent des *Tarifs et conditions* en vigueur.**

22 **La prévision révisée des revenus par service de transport pour**
23 **l'année 2007 est établie comme suit :**

24 • **Service de transport de point à point à long terme =**

25 **HQ Production + HQ Distribution + Autres =**

26 **(479 MW x 70,82 \$/kW/an) + (0 MW x 70,82 \$/kW/an) +**

27 **(112 MW x 9/12 mois x 70,82 \$/kW/an) =**

28 **33,9 M\$ + 0,0 M\$ + 5,9 M\$ = 39,9 M\$**

1 • **Services de transport de point à point à court terme =**
2 **Mensuel + Hebdomadaire + Quotidien Ferme +**
3 **Quotidien non ferme + Horaire =**
4 **(8 834 MW x 5,90 \$/kW/mois) + (2 181 MW x 1,36 \$/kW/sem.)**
5 **+ (4 556 x 0,27 \$/kW/jour) + (1 328 x 0,19 \$/kW/jour) +**
6 **(10,24 TW x 7,92 \$/MW/heure) = 52,1 M\$ + 3,0 M\$ + 1,2 M\$ +**
7 **0,3 M\$ + 81,1 M\$ = 137,6 M\$**

8
9 **8. Référence : 4) Principes réglementaires : Compte d'écart de revenus services pt à**
10 **pt**

11 i) HQT-4, document 3, page 11, lignes 5 à 10 pour le montant de la prévision 4R/8P
12 2007 ;

13 ii) HQT-4, document 3, page 8, lignes 6 à 25 pour le montant découlant du réel.

14 **Préambule :**

15 i) *«... le Distributeur peut dès à présent anticiper que son coût de transport pour l'année*
16 *2008 sera moindre de 41,3 M\$ que le montant des revenus annuels requis du service de*
17 *transport pour l'alimentation de la charge locale inscrit à l'appendice H des " Tarifs et*
18 *conditions des services de transport d'Hydro-Québec." »*

19 ii) *« La répartition du paiement ou de la perception du montant réel de trop perçu ou de*
20 *manque à gagner ... »* lignes 20 et 21

21 **Demande :**

22 **8.1** Le montant des revenus annuels requis pour l'année 2008 du service de transport pour
23 l'alimentation de la charge locale inscrit à l'appendice H des " Tarifs et conditions des
24 services de transport d'Hydro-Québec " inclura-t-il la réduction de 41,3 M\$?

25 **R8.1 Les tarifs de transport, dont le montant des revenus annuels**
26 **requis pour l'année 2008 est inscrit à l'Appendice H des Tarifs**
27 **et conditions, continuent d'être établis en fonction des**
28 **prévisions des ventes, tel que prévu à l'article 49 de la Loi sur**
29 **la Régie de l'énergie et spécifié dans la décision D-2007-08 de**
30 **la Régie.**

1 **8.2** Si non, comment sera remis le montant de 41,3 M\$ au Distributeur ? Et quelle
2 procédure sera mise en place pour régler la différence résiduelle une fois le réel 12R/OP
3 2007 obtenu ?

4

5 **R8.2** Le Transporteur présente à la pièce HQT-4, Document 3, la
6 projection pour l'année 2007 à titre d'information. Tel qu'il
7 appert de sa proposition, le Transporteur prendra en compte
8 l'écart réel suite à la publication du Rapport annuel
9 d'Hydro-Québec, donc il n'y aura pas lieu de considérer la
10 « différence résiduelle » par rapport à la projection.

11 La disposition du solde du compte d'écart concernant le
12 Distributeur pourrait, par exemple, être effectuée par écriture
13 comptable.

14 **8.3** Comment le Transporteur entend-il procéder pour remettre aux, ou percevoir des,
15 clients du service de transport de point à point à long terme les montants qui résulteront
16 de la comparaison de la prévision 4R/8P avec la prévision 0R/12P et de la comparaison
17 du réel 12R/OP avec la prévision 4R/8P pour l'année 2007 ?

18

19 **R8.3** La proposition du Transporteur indique clairement, à la pièce
20 HQT-4, Document 3, page 8, lignes 6-7, que le règlement du
21 compte d'écart s'effectue uniquement sur la base de données
22 réelles au 31 décembre.

23 La disposition du solde du compte d'écart concernant les
24 clients du service de transport de point à point à long terme
25 pourrait, par exemple, être effectuée par l'émission d'une note
26 de crédit sur une facture dans le cas d'un remboursement, ou
27 d'une facture dans le cas d'un montant à recevoir.

28

1 **9. Référence : 4) Principes réglementaires : redevance au Fonds Vert**
2 HQT-4, document 4, page 6, lignes 10 à 12.

3 **Préambule :**

4 « Or, à la lumière des nouvelles dispositions législatives ci haut soulignées, Hydro-Québec
5 rencontre la définition de distributeur de carburants et de combustibles et serait assujettie à la
6 redevance annuelle au Fonds Vert. »

7 **Demande :**

8 **9.1** Le Transporteur peut-il expliquer davantage pourquoi ou comment Hydro-Québec
9 rencontre la définition de distributeur de carburants et de combustibles ? Et pourquoi
10 précisément le Transporteur ?

11

12 **R9.1 Selon les nouvelles dispositions de la *Loi sur la Régie de***
13 ***l'énergie* portant sur la redevance annuelle au Fonds vert, tout**
14 **distributeur au sens du nouveau chapitre VI.3 de cette loi doit**
15 **contribuer au Fonds vert.**

16 **Suivant les termes du nouvel article 85.34 de la *Loi sur la***
17 ***Régie de l'énergie*, «distributeur de carburants et de**
18 **combustibles» comprend toute personne qui acquiert, au**
19 **cours d'une année, 25 millions de litres ou plus d'essence, de**
20 **diésel, de mazout ou de propane.**

21 **Hydro-Québec est une telle personne.**

22 **9.2** Même si rien n'est encore approuvé, le Transporteur peut-il donner un exemple de
23 calcul de la redevance annuelle d'Hydro-Québec au Fonds Vert ?

24

25 **R9.2 Le Transporteur n'est pas en mesure de fournir un tel exemple**
26 **de calcul.**

27 **Voir réponse à la question 4.1 de AQCIE-CIFQ, pièce HQT-14,**
28 **Document 4.**

29

1 **10. Référence : 6) Évolution des dépenses : Charges nettes d'exploitation**

2 i) HQT-6, document 1, page 5, lignes 12 à 14 ;

3 ii) HQT-6, document 1, page 8, lignes 13 à 16 ;

4 iii) Dossier R-3605-2007, HQT-5, document 1, page 4, révisé le 2007-03-05, « Charges
5 nettes d'exploitation » ;

6 iv) HQT-5, document 2, page 4, « Charges nettes d'exploitation » ;

7 **Préambule :**

8 i) « À ce chapitre (section 3, charges nettes d'exploitation sans intégration des
9 télécommunications), une hausse de 1,2% entre l'estimation des charges nettes d'exploitation
10 2007 du Transporteur et la projection de 2008 est à souligner. »

11 ii) « Le Transporteur rappelle d'abord que l'évolution 2006-2008 de l'ensemble des charges
12 nettes d'exploitation sans intégration de l'impact de l'acquisition des actifs de
13 télécommunications à compter du 1^{er} janvier 2008 est présentée à la pièce HQT-5, document
14 2. » (soulignements de la FCEI)

15 iii) charges nettes d'exploitation année témoin 2007 autorisées selon D-2007-08 = 711,3 M\$.

16 iv) a) charges nettes d'exploitation année historique 2006 = 710,3 M\$.

17 iv) b) charges nettes d'exploitation année de base 2007 = 736,0 M\$.

18 charges nettes d'exploitation année témoin 2008 = 759,8 M\$ (sans intégration de l'impact de
19 l'acquisition des actifs de télécommunications).

20 **Demande :**

21 **10.1** À la pièce HQT-6, document 1, page 9, le Transporteur explique assez en détail l'écart
22 de +49,5 M\$ observé sur **deux ans** entre les charges nettes d'exploitation de 2008 et
23 celles de 2006 ; le Transporteur peut-il donner le même genre d'explication pour l'écart
24 de +48,5 M\$ observé sur **un an** entre les charges nettes d'exploitation de 2008 et celles
25 autorisées pour 2007, et resituer, entre autres et le cas échéant, la hausse de 1,2 % citée
26 en préambule et le « budget spécifique » demandé pour 2008 ?

27
28 **R10.1 Voir réponse à la question 9.1 de la Régie, pièce HQT-14,**
29 **Document 1.**

30
31 **11. Référence : 6) Évolution des dépenses : Efficience du Transporteur**

32 HQT-6, document 1.1, 2. Contexte d'affaires, page 6, lignes 6 à 9.

33 **Préambule :**

34 « Depuis 2007 et s'intensifiant même en 2008, le Transporteur doit tenir compte d'un
35 accroissement significatif des besoins de services de transport à court terme, ce qui exige la
36 révision de certaines pratiques afin d'assurer la disponibilité du service de transport. »

37 **Demande :**

1 **11.1** Les besoins des services de transport à court terme ne sont-ils pas desservis avec les
2 « restants » de la capacité de transport non utilisée par les services « charge locale » et
3 « point à point long terme », la capacité de transport étant, elle, planifiée pour desservir
4 les services « charge locale » et « point à point long terme » ?

5

6 **R11.1** **Les besoins des services de transport de point à point à court**
7 **terme sont desservis avec la capacité restante de transport,**
8 **une fois les besoins des services à long terme satisfaits**
9 **(service pour l'alimentation de la charge locale et service de**
10 **transport de point à point à long terme). Il est ici question de la**
11 **révision de pratiques non pas pour modifier les capacités de**
12 **transport disponibles pour les services de transport de point à**
13 **point à court terme, mais plutôt pour offrir efficacement la**
14 **capacité disponible en adaptant les outils et procédures au**
15 **volume croissant de demandes de service.**

16 **11.2** Le Transporteur peut-il expliquer en quoi l'accroissement des besoins de services de
17 transport à court terme peut avoir un effet (négatif ?) sur le service de transport au point
18 de devoir intervenir pour en assurer la disponibilité ?

19

20 **R11.2** **Voir réponse à la question 11.1 précédente.**

21 **11.3** La FCEI aurait plutôt cru, à l'inverse, que la non disponibilité des « restants » de
22 capacité de transport ou encore le manque de restants de capacité de transport nuisent à
23 la desserte de l'accroissement des besoins de services de transport à court terme. Le
24 Transporteur peut-il commenter ? Le cas échéant, pourquoi les « restants » de capacité
25 de transport ne seraient-ils pas disponibles pour desservir les besoins des services de
26 transport à court terme ?

27

28 **R11.3** **Voir réponse à la question 11.1 précédente.**

29 **11.4** Le Transporteur peut-il donner des exemples de pratiques qui ont été ou seront révisées
30 afin d'assurer la disponibilité du service de transport (pour répondre à l'accroissement
31 des besoins de services de transport à court terme) ?

32

1 **R11.4 Le Transporteur doit s'assurer de la capacité de ses systèmes**
2 **informatiques à traiter des demandes plus nombreuses**
3 **(capacité de traitement du système OASIS ainsi que des**
4 **systèmes connexes qui traitent les programmes de livraisons**
5 **associées aux réservations des clients et les calculs des**
6 **capacités de transport restantes) et prévoir des processus**
7 **efficaces pour gérer un volume accru de demandes**
8 **d'information des clients.**

9

10 **12. Référence : 6) Évolution des dépenses : Efficience du Transporteur**

11 HQT-6, document 1.1, page 8, 3.1.1 : Optimisation de la maintenance, lignes 12 à 17.

12 **Préambule :**

13 *« Le Transporteur a initié une révision systématique de ses normes de maintenance basée sur*
14 *l'approche « Reliability Centered Maintenance » (RCM). Pour les équipements*
15 *d'appareillage mécanique, électrique et les automatismes, la révision a permis d'ajuster à la*
16 *baisse la charge de travail nécessaire ainsi qu'une mise à jour de la fréquence des avis de*
17 *maintenance. » (soulignements de la FCEI)*

18 **Demande :**

19 **12.1** Doit-on lire : *« La révision (des normes de maintenance) a permis ... une mise à jour de*
20 *la fréquence des avis de maintenance » ?* Si non, expliquer la phrase.

21

22 **R12.1 Le texte aurait du se lire comme suit : « ... ainsi qu'une mise à**
23 **jour des fréquences de réalisation de activités de maintenance**
24 **systématique. » En effet, certaines activités de maintenance**
25 **ont pu être espacées dans le temps, d'où une réduction de la**
26 **charge de travail annuelle.**

27 **Voir également réponse à la question 28 de l'ACEF, pièce**
28 **HQT-14, Document 2.**

29 **12.2** Les avis de maintenance ont-ils diminué en nombre réduisant d'autant la charge de
30 travail ? Ou ont-ils augmenté en nombre mais chaque intervention nécessite moins de
31 travail ? Comment doit-on comprendre ce bout de phrase ?

32

1 **R.12.2** Les avis de maintenance sont reliés à des activités
2 exceptionnelles dues à des problématiques de conception,
3 d'ingénierie ou d'utilisation. Ce sont donc des activités que le
4 Transporteur réalise une seule fois sur un nombre limité
5 d'équipements afin de solutionner ces problématiques.

6 La tendance des dernières années est à la hausse, en bonne
7 partie à cause du vieillissement du parc d'équipements. Cette
8 tendance à la hausse devrait donc se maintenir.

9 **12.3** Le Transporteur peut-il expliquer davantage pourquoi ou comment la révision des
10 normes de maintenance permet d'ajuster à la baisse la charge de travail ?

11

12 **R12.3** Lors de la révision des normes de maintenance, il appert en
13 général qu'il soit possible de mieux cerner les interventions.
14 Cela a en général l'effet de diminuer les contenus ou à tout le
15 moins de mieux cibler les activités. Dans plusieurs cas, le
16 Transporteur a aussi observé qu'il était possible d'espacer les
17 interventions, tout en assurant un bon fonctionnement des
18 équipements.

19

20 **13. Référence : 6) Évolution des dépenses : Efficience du Transporteur**
21 HQT-6, document 1.1, page 10, 5. Mesure de l'efficience, lignes 24 et 25.

22 **Préambule :**

23 « *Tel que précédemment mentionné, le Transporteur a mis en place un processus*
24 *systématique de reddition de comptes sur ses actions en efficience ...* »

25 **Demande :**

26 **13.1** Le Transporteur peut-il expliquer un peu en quoi consiste le processus systématique de
27 reddition de comptes ?

28

29 **R13.1** Voir réponses aux questions 8.2 et 8.3 de la Régie, pièce
30 HQT-14, Document 1.

1 **De plus, un mécanisme spécifique de reddition de comptes est**
2 **mis en place concernant cette démarche afin de valider son**
3 **avancement, le respect des coûts et des cibles, les bénéfices**
4 **attendus et les problématiques particulières, s'il y a lieu.**

5

6 **14. Référence : 6) Évolution des dépenses : Rapport d'étape Plan d'efficience**
7 HQT-6, document 1.2, page 3 du rapport, 1.3 : Mesure de la performance et des gains
8 d'efficience, lignes 5 à 9 de ce paragraphe.

9 **Préambule :**

10 *« Ces indicateurs (d'efficience) seront établis en tenant compte de l'impact des inducteurs de*
11 *coûts. Ces éléments permettront une bonne mesure de l'activité réalisée. Dans le cadre de la*
12 *réalisation des projets d'efficience, les indicateurs spécifiques de chacun des projets devront*
13 *être en lien avec les indicateurs de performance organisationnels. »*

14 **Demande :**

15 **14.1** La FCEI lit les définitions d'« efficience » et de « performance » aux dictionnaires,
16 mais elle aimerait que le Transporteur explique la différence entre un « indicateur
17 d'efficience » et un « indicateur de performance ». Comment faire le lien, ou la
18 différence, entre les « indicateurs d'efficience » à venir, qui devront tenir compte des
19 inducteurs de coûts, et les « indicateurs de performance » existants qui, pour certains,
20 sont établis à l'aide des inducteurs de coûts (comme les charges nettes d'exploitation en
21 fonction de la capacité planifiée) ?

22 **R14.1** **Alors que l'efficacité est une mesure de résultats (donc de la**
23 **performance), l'efficience mesure les moyens engagés pour**
24 **arriver au résultat. Être efficace, c'est faire une bonne**
25 **utilisation des ressources humaines, informationnelles,**
26 **matérielles et financières. Par exemple, les gains de**
27 **productivité et l'amélioration des services fournis à la clientèle**
28 **sont des gains d'efficience.**

29

1 **15. Référence : 11) Commercialisation des services de transport**
 2 HQT-11, document 2, page 5, tableau 1 : Besoins point à point quotidien ;
 3 HQT-13, document 1, page 10, tableau 3 : Tarifs Quotidiens.

4 **Préambule :**

5 Le taux unitaire du service de transport point à point quotidien varie selon que le service est
 6 ferme ou non ferme.

7 **Demande :**

8 **15.1** Le Transporteur peut-il indiquer pour chacune des colonnes du tableau 1 de la pièce
 9 HQT-11, document 2, page 5 la séparation des besoins quotidiens fermes et non fermes
 10 ?

11 **R15.1 Le Transporteur présente les données demandées dans le**
 12 **tableau suivant :**

13 **Besoins quotidiens fermes et non fermes**

	2006 Réel	2007 Projeté (0R / 12P) R-3605-2006 HQT-10, Doc. 2	2007 Autorisé D-2007-08 R-3605-2006	2007 Prévision (4R / 8P)	2008 Prévision (0R / 12P)
Point à point quotidien - ferme	10 545 MW	10 981 MW	10 981 MW	4 556 MW	3 888 MW
- HQP	10 545 MW	10 981 MW	10 981 MW	3 567 MW	3 577 MW
- HQD	0 MW	0 MW	0 MW	368 MW	0 MW
- Autres	0 MW	0 MW	0 MW	621 MW	311 MW
Point à point quotidien - non ferme	19 938 MW	7 708 MW	7 708 MW	1 328 MW	664 MW
- HQP	17 674 MW	7 120 MW	7 120 MW	0 MW	0 MW
- HQD	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
- Autres	2 264 MW	588 MW	588 MW	1 328 MW	664 MW

14
 15
 16 **16. Référence : 11) Commercialisation des services de transport**

17 HQT-11, document 2, page 5, tableau 1 : Besoins des services de transport (avec
 18 pertes), charge locale, pointe normalisée pour les conditions climatiques ;
 19 Dossier R-3644-2007, HQD-2, document-1, section 4, pages 17 et suivantes.

20 **Préambule :**

21 Une nouvelle normale climatique est utilisée par Hydro-Québec Distribution dans son dossier
 22 R-3644-2007.

23 **Demande :**

24 **16.1** Le Transporteur a-t-il utilisé cette nouvelle normale climatique dans la préparation de
 25 son dossier tarifaire R-3640-2007 ?

26 **R16.1 Le Transporteur obtient la prévision de la charge locale et la**
 27 **pointe normalisée pour les conditions climatiques**

1 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
2 (le « Distributeur »).

3 Tel qu'il appert de la demande du Distributeur en référence,
4 soit R-3644-2007, pièce HQD-2, Document 1, pages 17 et
5 suivantes, le Transporteur comprend que le Distributeur a
6 utilisé la nouvelle normale climatique pour l'établissement de
7 la prévision de la charge locale de l'année 2008.

8 **16.2** Si oui, le Transporteur peut-il fournir un tableau présentant les besoins en transport (de
9 2001 à 2008) re-normalisés selon la nouvelle normale climatique ?

10 **R16.2 Le Transporteur ne dispose pas de cette information, à part la**
11 **prévision de la charge locale pour l'année 2008 présentée dans**
12 **le dossier.**

13 **16.3** Si non, le Transporteur entend-il prochainement utiliser la nouvelle normale climatique
14 utilisée par le Distributeur ? Si oui, le Transporteur procédera-t-il à la re-normalisation
15 des besoins de transport des années antérieures au changement de normale et, le cas
16 échéant, rendra-t-il les résultats disponibles aux intervenants ?

17 **R16.3 Sans objet.**

18

19 **17. Référence : 12) Méthode de répartition du coût de service**

20 HQT-12, document 2, page 9, tableau 4, rubrique « Actifs au titre des prestations
21 constituées ».

22 **Préambule :**

23 **Demande :**

24 **17.1** Quelle est la répartition de la masse salariale entre le service « charge locale », le
25 service point à point de long terme, et les services point à point de court terme ?

26 **R17.1 Le Transporteur a réparti l'élément « Masse salariale » entre le**
27 **service d'alimentation de la charge locale et le service de**
28 **transport de point à point à long terme, en accord avec la**
29 **méthodologie approuvée par la décision D-2006-66. Il est à**

1 noter que cette méthodologie ne prévoit pas de répartition
2 pour les services de transport de point à point à court terme.

3 Ainsi, le Transporteur estime la part de cet élément attribuable
4 au service d'alimentation de la charge locale à 377,7 M\$ et
5 celle attribuable au service de transport de point à point à long
6 terme à 4,8 M\$, pour un total de 382,5 M\$.

7

8 **18. Référence : 12) Méthode de répartition du coût de service**

9 HQT-12, document 2, page 11, tableau 5, rubrique « Charges brutes directes ».

10 **Préambule :**

11 **Demande :**

12 **18.1** Quelles sont les heures de maintenance par fonction ?

1 **R.18.1 Voici le tableau des heures de maintenance par fonction :**

**Sommaire des heures de maintenance
Année témoin 2008**

	Heures de maintenance
Raccordements des centrales	101 732
Postes élévateurs	83 374
Lignes de raccordements	18 358
Réseau	985 951
Très haute tension : MTL-QC et boucle	193 487
Très haute tension : Autres	398 988
450 kV	5 097
Haute tension	388 379
Raccordements des clients	654 908
Postes abaisseurs	604 806
Raccordement clients haute tension	50 101
Interconnexions	94 357
Churchill Falls	19 341
Autres	75 016
CCR	4
Soutien	49
Total	1 837 000

2

3

4 **19. Référence : 13) Tarification des services de transport**

5 HQT-13, document 1, page 7, tableau 1.

6 **Préambule :**

7 Le titre du tableau 1 est : « *Revenus de l'année 2008 selon les tarifs et dispositions en*
8 *vigueur* ».

9 **Demande :**

10 **19.1** Pourquoi le titre du tableau indique-t-il « Revenus de l'année 2008 » alors que les
11 revenus qui y sont présentés sont ceux de l'année 2007, y compris les revenus (non
12 fixes au texte des tarifs) des services de transport de point à point qui sont ceux
13 découlant des besoins et des taux de l'année 2007 ?

14

1 **R.19.1** Le tableau 1 à la pièce HQT-13, Document 1, page 7, fait suite
2 aux demandes de la Régie et vise à présenter les revenus qui
3 auraient été générés pour l'année témoin projetée par les tarifs
4 existants, en tenant compte des dispositions des décisions de
5 la Régie. Ceci permet d'estimer les revenus additionnels
6 requis pour l'année témoin projetée, selon l'hypothèse du
7 maintien des tarifs et des dispositions en vigueur. Rappelons
8 que ce type de tableau est déposé à la Régie depuis la
9 demande tarifaire 2001.

10 **19.2** Afin de comprendre plus facilement ce dont il s'agit, pourquoi le titre du tableau ne
11 serait-il pas, par exemple, « Revenus requis pour l'année 2008 en comparaison avec les
12 revenus autorisés pour l'année 2007 » ?

13 **R.19.2** Tel qu'indiqué en réponse à la question 19.1 précédente, le
14 tableau 1 à la pièce HQT-13, Document 1, page 7, a un objectif
15 spécifique quant à l'année 2008 et ne vise pas à effectuer une
16 comparaison avec les revenus autorisés pour l'année 2007.

17
18 **20. Référence : 13) Tarification des services de transport**

19 i) HQT-13, document 1, page 11, tableau 4 : Établissement du tarif annuel ;

20 ii) HQT-13, document 1, page 15, tableau 7 : Revenus des services de transport de point
21 à point 2008.

22 **Préambule :**

23 i) « *Revenus des services de point à point à court terme = 163 M\$* ».

24 ii) « *Total des revenus des services de transport de point à point à court terme = 62 + 0 + 1 +*
25 *0 + 100 = 163 M\$* »

26 **Demande :**

27 **20.1** Le Transporteur peut-il confirmer qu'il s'agit du même montant de 163 M\$ aux deux
28 citations du préambule, c'est-à-dire que, dans les deux cas, il s'agit des revenus des
29 services de transport de point à point à court terme de l'année 2008 ?

30

1 **R20.1** Dans les deux références citées en préambule, il s'agit des
2 revenus des services de transport de point à point à court
3 terme de l'année 2008, qui sont présentés dans les sections
4 respectives afin de faire suite aux demandes antérieures de la
5 Régie, dont celle concernant la détermination des revenus
6 requis résiduels, adoptée dans la décision D-2002-95.

7
8 **21. Référence : 9), 11) et 12)**

9 HQT-9, document 1 ; HQT 11, document 2 ; HQT-12, document 2.

10 **Préambule :**

11 Ces pièces ont été révisées le 26 juillet 2007.

12 **Demande :**

13 **21.1** Le Transporteur peut-il indiquer les pages, paragraphes ou tableaux qui ont été modifiés
14 dans les pièces révisées ?

15

16 **R.21.1** Le Transporteur a indiqué en détail toutes les modifications
17 apportées aux pièces révisées du 26 juillet 2007 dans la liste
18 des pièces à la section « Suivi des pièces révisées du
19 Transporteur ».

20 **21.2** Pourquoi le Transporteur ne dépose-t-il pas seulement les pages auxquelles des
21 modifications ont été apportées ? Afin de faciliter le suivi à tous les lecteurs, le
22 Transporteur pourrait-il souligner les passages modifiés lorsqu'il dépose des pièces
23 révisées ?

24

25 **R21.2** Le Transporteur dépose en version électronique l'ensemble
26 des pages de chaque pièce révisée afin de conserver l'intégrité
27 du dossier, mais il ne dépose normalement sous format papier
28 que les pages ayant été révisées.

29 D'autre part, le Transporteur suggère que le soulignement des
30 passages modifiés lui serait contraignant en termes de

- 1 **présentation, de traitement et de suivi en cas de révisions**
- 2 **multiples. Ainsi, il propose de poursuivre l'approche existante**
- 3 **qui a cours depuis quelques années.**
- 4 **Voir également réponse à la question 21.1 précédente.**