



ACEF de Québec  
570, rue du Roi  
Québec G1K 2X2  
Tél : (418) 522-1568  
Fax : 522-7023  
acefque@mediom.qc.ca

## Plaidoirie de l'ACEF de Québec

### Causes transport 2008

Régie de l'énergie
DOSSIER <i>R-3640-2007 et</i> <i>R-3641-2007</i>
DEPOSÉE EN AUDIENCE
Date: <i>22 NOV. 2007</i>
Pièces n°: <i>NON</i>

(R-3640-2007 et R-3641-2007)

28/11/2007

*COTÉE*

### 1) Dossier R-3640 (Coût, tarif et conditions de transport)

#### A) Coût de service et revenu requis

a) Le contrôle des charges d'exploitation nettes : (preuve ACEF du 15 octobre 2007, p.23)

HQT a pris l'engagement dans le plan stratégique d'H.Q. 2006-2010 (page 30) de limiter la hausse de ses charges d'exploitations à 2% par année à partir de 2007

“ À sa stratégie no. 3 TransÉnergie indique améliorer ses pratiques de maintenance et d'exploitation et profiter des avantages offerts par les nouvelles technologies pour, à l'horizon du Plan stratégique, améliorer annuellement de 1% l'efficacité de ses activités de maintenance systématique et de téléconduite du réseau afin de faire face à l'augmentation de la charge de travail associée à la croissance des besoins de transport et au vieillissement des équipements”.

Pour décider du niveau acceptable de hausse des charges d'exploitation, nous croyons qu'il faille partir des charges autorisées par la Régie pour 2007, et non des charges réelles, plus élevées, sinon cela équivaudrait selon nous à demander une modification de la précédente décision de la Régie de l'énergie.

(HQT-5 doc. 2, page 4, ou HQT-14 doc. 1, R. 4.1, p. 6-7) Les charges d'exploitation d'HQT

augmenteraient de 574,2 M\$ en 2001 à 711,3 M\$ (autorisées pour 2007 par la Régie) à 759,8 M\$ en 2008, soit une hausse, relativement au montant autorisé pour 2007, de 48,5 M\$ (6,8%).

Considérant la réduction des charges de retraite (-8,1 M\$ en 2008 relativement à la décision de la Régie, D-2007-08 du 20 février 2007, p. 19, soit 48,8 M\$ moins le 40,7 M\$ prévu en 2008 selon HQT-5 doc. 2 p. 4) et la réduction des taxes (164,6 M\$ autorisé par la Régie pour 2007, 158,7 M\$ en réel en 2007, versus 143,8 M\$ prévu en 2008, soit une baisse de 20,8 M\$ p/r à l'autorisation de la Régie),

Ajustant à la baisse de 28,9 M\$ les charges nettes autorisées en 2007, soit 682,4 M\$, et indexant de 2 %, on obtiendrait un montant de 696 M\$ comme charges d'exploitation nettes, admissibles pour 2008, toutes choses étant égales par ailleurs.

Même si l'on admettait les dépenses au titre de la sécurisation en 2008 de 16,3 M\$ (+ 3 M\$) et si l'on acceptait la hausse des dépenses de maintenance (+20 M\$) cela nous conduirait à des dépenses d'exploitation nettes de l'ordre de 719 M\$ (696 M\$ + 23 M\$), soit 40,75 M\$ de moins que ce qu'HQT demande (759,8 M\$) pour 2008 dans la cause R-3640-2007.

En accord avec l'A. 5 de la LRÉ (équilibre entre les intérêts d'HQT et des ses clientèles), l'A. 31.2.1; (s'assurer que les consommateurs paient selon un juste prix), l'A. 49.2° (déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service), l'A. 49.7° (7° s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables), nous croyons que notre proposition est juste et raisonnable.

#### Les primes au rendement :

*(D-2007-08, p. 22-23) Quant aux objectifs, le Transporteur devra voir à intégrer les incitatifs de gestion, créés par les indicateurs de performance, à la définition et à la pondération de ses objectifs divisionnaires. Ces objectifs doivent donner aux gestionnaires un incitatif tangible à la réduction du coût de service dans le cadre d'un niveau de qualité acceptable aux clients afin d'inciter le Transporteur à la création de valeur au profit de la clientèle*

La Régie rappelle au Transporteur ses exigences quant à sa politique de rémunération, telles que précisées dans ses décisions D-2002-95 et D 2005-50. Elle réitère l'importance d'intégrer les objectifs de performance de sa division à tout son personnel. **Les objectifs et orientations du Transporteur en matière de régimes de rémunération variable doivent faire partie de sa preuve afin de lui permettre d'établir qu'ils répondent aux exigences précisées par la Régie dans ses décisions. Elle lui demande de faire rapport des actions prises à cet égard lors de son prochain dossier.**

Le déclencheur financier principal pour les primes au rendement demeure le niveau de profit d'H.Q. corporation, alors que le profit d'HQT demeure un des objectifs à atteindre pour la détermination des niveaux de primes. Nous considérons que les primes au rendement doivent viser directement la réduction du coût de service et l'amélioration de la qualité de service pour être admissible dans le revenu requis du transporteur, car ce sont des objectifs qui servent l'intérêt des clientèles qui assument le coût des primes au rendement, sinon H.Q. et son actionnaire principal devraient assumer les coûts liés aux régimes d'encouragement.

**Dépenses en maintenance** : nous ne sommes pas convaincus que la hausse demandé à ce chapitre par HQT de 20 M\$ en 2008, et la hausse idéale de 33 M\$ afin de répondre soit-disant aux normes, internes et de l'industrie, de maintenance soient strictement nécessaires.

L'optimisation réalisée grâce à l'application de l'approche RCM (Reliability Centered Maintenance) et la hausse des investissements en pérennité des actifs, permet selon nous d'optimiser les activités de maintenance et de réduire les heures de maintenance systématique requise (voir la citation d'HQT plus bas). La réduction des heures de maintenance de 2002 à 2006 résulte en partie de gains d'efficience. Il faut donc vérifier l'impact de ces éléments sur la détermination du niveau optimal de maintenance.

**HQT-14 doc. 2 : R28.** « Il faut d'abord souligner que l'effort de maintenance systématique a fait l'objet d'une optimisation du Transporteur au cours des dernières années, en utilisant l'approche RCM (Reliability Centered Maintenance), lui ayant permis d'atteindre le juste niveau de ce type de maintenance. »

### Les dépenses de sécurisation :

Il faut s'assurer que les dépenses au titre de la sécurisation en 2008 de 16,3 M\$ (au lieu de 13,3 M\$ autorisées pour 2007, soit + 3 M\$), est bien justifié en terme de caractère utile et raisonnable, ce dont nous ne sommes pas sûrs.

Concernant des charges liées à la sécurisation on se questionne aussi considérant l'évolution de la facture pour d'autres unités ou services : (HQT-6 doc, 3.1 p. 4)  
« La facturation des travaux pour la sécurisation des installations passe de 6,7 M\$ en 2006 à 1,3 M\$ en 2008. »

### Évolution des charges de services partagés :

Nous notons (HQT-5 doc. 2, p. 4) que les charges de services partagés augmentent, avant transfert des actifs de télécom, de 362,4 M\$ en 2006 à 373,7 M\$ en 2007 (+3,12%) à 381,9 M\$ en 2008 (2,19%).

En présence d'une baisse des charges de retraite et du taux sur la dette (de 7,95% en 2007 à 7,84% en 2008 selon HQT-5 doc. 2, p. 4) , et en absence d'une problématique de dépenses de maintenance soulevée par HQT, nous pensons que la facturation des services partagés devrait augmenter de moins de 2%, idéalement d'au plus 1,28% le taux de croissance des charges d'exploitation d'H.Q. prévue pour 2008.

Nous rejetons donc l'indexation automatique des prix des services partagées de 2% en mode prévision budgétaire et demandons à la Régie d'appliquer une hausse d'au plus 1,7%.

### Modifications comptables introduites par HQT

Selon la LRÉ (L.R.Q., chapitre R-6.01, Loi sur la Régie de l'énergie, A. 32 3.1° (La Régie peut ) déterminer, pour le transporteur d'électricité.. les méthodes comptables et financières qui leur sont applicables). la Régie peut fixer les règles comptables applicables à HQT : elle n'est pas tenue d'appliquer les règles comptables d'H.Q., entité corporative, aux divisions réglementées.

Quatre autres modifications comptables sont introduites par H.Q. en 2007, (HQT-9 doc. 1, p. 17), elles haussent le taux d'intérêt de 0,13% (0,067% en 2008) et le coût de la dette de 12M\$ (7,5 M\$ en 2008) ; il demeure toutefois une marge d'erreur dans l'évaluation de l'impact des modifications comptables qu'HQT évalue à 0,01% sur le taux d'intérêt.

Considérant que le modèle de projection du coût de la dette n'est pas encore adapté aux

nouvelles normes comptables nous questionnons la pertinence de les appliquer pour 2008. Nous questionnons toujours la pertinence d'appliquer certaines modifications comptables (tel que le reclassement de la couverture sur les revenus en dollars US) sans évaluation sérieuse de l'impact que les activités non réglementées d'H.Q. peuvent avoir sur le taux sur la dette.

**Coût du contrat avec CRT** : La Régie devrait s'assurer que le taux de rendement intégré dans le tarif de CRT de 7,936%, respecte la décision de la Régie D-2007-08 (p. 37).

### **Correction pour la sous-évaluation des coûts capitalisés :**

Il faut s'assurer que la sous-évaluation des coûts capitalisés en mode prévisionnel, ne soit faite par un déplacement de ressources et une réduction des dépenses d'exploitation réelles, auquel cas il faut apporter une correction au revenu requis. Cela requiert donc que le système comptable différencie les ressources et coûts alloués à l'exploitation de ceux alloués aux investissements. Il faut aussi s'assurer que le calcul des coûts d'investissement via les taux de prestation et les heures de travail imputées, réajustées en fin d'année, soit adéquat et précis.

### **Autorisation des investissements versus intégration des coûts des investissements dans la base tarifaire :**

Selon l'A. 49 La Régie doit notamment :

1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité...en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité

alors que l'A. 73. Le transporteur d'électricité... doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Ces deux articles indiquent clairement que la Régie déterminent les conditions sous lesquelles les investissements doivent être autorisés (par règlement) , et d'autre part que la base de tarification doit être basée sur la juste valeur des actifs, donc basée sur les coûts réels complets des investissements. Nous sommes donc contre l'opinion d'HQT à l'effet que l'autorisation des investissements doit suivre la même procédure que l'autorisation du coût de service et du revenu requis, c'est à dire suivre le modèle de l'année témoins projetée.

**(HQT6 doc. 4 p. 6)** "Conséquemment, et bien que le principe réglementaire de l'année témoin projetée n'exigerait que la présentation des informations de l'année historique 2006, HQT présente ci-dessous l'évolution annuelle des coûts capitalisés depuis l'année 2004. Il est également important de mentionner que les coûts capitalisés font partie d'une gestion globale des charges nettes d'exploitation. À titre illustratif, le Transporteur présente au tableau 3 suivant l'évolution des coûts capitalisés en les associant à la variation de la masse salariale."

**(HQT-7 doc. 1, p. 6-10)** "Par ailleurs, tel qu'indiqué à la pièce HQT-1, Document 2, la Régie a demandé au Transporteur dans plusieurs de ses décisions concernant l'autorisation de projets d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi, de justifier le coût complet d'HQÉ lors de l'inclusion de ceux-ci à sa base de tarification...À l'instar de sa demande tarifaire 2007, le Transporteur tient à rappeler que le principe réglementaire de l'année témoin projetée adopté par la Régie implique nécessairement, pour l'ensemble des éléments servant à établir son coût du service, l'utilisation de projections fondées sur les pratiques comptables et de gestion

également reconnues par la Régie... Le principe de l'année témoin projetée impose l'utilisation de données projetées à 100 % durant cette période. La reconnaissance dans la base de tarification du coût final d'un projet ou d'une portion de celui-ci après la fin de ce projet n'est pas compatible avec ce principe. Par ailleurs, l'évaluation du caractère raisonnable d'une projection l'est...

Au cours de la réalisation d'un projet majeur, la Régie a la possibilité d'en suivre l'évolution annuelle à l'occasion du rapport annuel que le Transporteur lui dépose en vertu de l'article 75 de la Loi. Ainsi, une fois les travaux terminés, les coûts d'un projet de même que le montant de la garantie financière du producteur lors d'un raccordement, deviendront connus définitivement.

... • Le Transporteur comprend que l'autorisation des projets par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi leur confère la présomption de leur caractère prudemment acquis et utile...

• Le Transporteur croit que le processus d'étude d'une demande tarifaire en vertu de l'article 48 de la Loi fournit à la Régie tous les outils lui permettant d'obtenir ce niveau de confiance raisonnable sans qu'il lui soit nécessaire que tous les ajouts projetés à la base de tarification soient appuyés d'autorisations préalables, ceci fondamentalement en accord avec le principe réglementaire de l'année témoin projetée et la pratique réglementaire généralement observée en la matière."

Selon nous les coûts à intégrer dans la base tarifaire doivent être les vrais coûts liés aux investissements, non des projections de coûts.

## **B) Allocation des coûts, tarifs et facture de la charge locale**

**a) Impact des investissements pour le point à point long terme :** Il nous faut des assurances que les investissements réalisés pour offrir les nouveaux services de point à point de long terme, ainsi que les coûts de service associés sont pleinement couverts par les revenus de point à point additionnels et que la charge locale n'est pas pénalisée par ces nouveaux services; de plus la charge locale devrait normalement profiter de ces nouveaux services par une réduction de la facture de transport.

**b) Les rabais et les tarifs de Court terme :** le facteur d'utilisation plus élevé des services de court terme et le revenu unitaire plus faible retiré des services de court terme justifient selon nous de repenser la structure des tarifs. L'utilisation de la méthode « appalachienne » pour déterminer les tarifs des services fermes et non fermes et une tarification différenciée entre la pointe et l'hors pointe, nous apparaissent des avenues à explorer dans le futur pour régler en partie le problème causé par la baisse des revenus de point à point, relativement à 2001.

- L'application de rabais, considérant la structuration actuelle du marché (dominance d'HQP) et la structure tarifaire actuelle, ne peut garantir (avec une probabilité raisonnable) l'accroissement des revenus des services de point à point et l'allègement du fardeau de la charge locale, ce qui doit être le critère prioritaire pour juger de la pertinence d'une politique de rabais.

En absence de preuve (avec un degré élevé de probabilité) que la charge locale ne serait pas pénalisée à court et long terme par une politique de rabais ou par l'expérimentation d'une politique de rabais nous pensons qu'il ne faille pas appliquer de rabais sur les services de point à point de court terme. Selon l'A. 49.6° les tarifs doivent tenir compte des coûts de service et des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs et selon l'A. 49.7° les tarifs doivent être justes et raisonnables. Donc la charge locale ne doit pas interfinancer les services de point à point de court terme via des rabais inadéquats.

### **C) Les télécommunications et leur intégration**

Nous soutenons toujours que la restructuration des activités au sein d'Hydro-Québec ne peut permettre de soustraire certaines activités du contrôle réglementaire. Ainsi le Transporteur devrait obtenir l'autorisation de la Régie avant de soustraire des activités réglementées (LRÉ A. 73.4°). Selon la LRÉ (A. 2, définition de «transporteur d'électricité») le Transporteur d'électricité représente Hydro-Québec dans ses fonctions de transport d'électricité et non TransÉnergie en tant que division d'Hydro-Québec, donc toute activité requise pour rendre le service de transport est réglementé au sens de la LRÉ, peu importe la structure organisationnelle au sein d'H.Q..

(D-2007-08, p. 27) Le Transporteur (et la Régie) reconnaît que les actifs de télécommunications sont stratégiques pour la conduite de son réseau. La Régie constate, de plus, qu'en maintenant les activités de télécommunications à l'extérieur des activités réglementées, le Transporteur et la Régie se voient privés du contrôle direct de dépenses représentant plus de 25 % des charges nettes d'exploitation.

(D-2007-08, p. 28-29) **Compte tenu de ses décisions antérieures, des préoccupations émises par les intervenants et du caractère incomplet ou non convaincant de la preuve, la Régie juge nécessaire de faire un examen approfondi dans le prochain dossier tarifaire de divers enjeux découlant du transfert des activités de télécommunications et portant sur la capacité du Transporteur d'assumer les responsabilités qui lui incombent à l'égard, notamment, des éléments suivants :**

- 1. L'exploitation efficace et fiable de son réseau dans une perspective à moyen et long terme;**
- 2. L'accès non discriminatoire au réseau et l'absence de tout traitement préférentiel à l'égard d'affiliés du marché de gros;**
- 3. Le contrôle sur l'évolution de près de 25 % de ses charges nettes d'exploitation;**
- 4. La capacité d'appliquer des mesures incitatives et des mécanismes d'amélioration de la performance sur ce bloc de dépenses.**

Étant donné le caractère insuffisant de la preuve à l'appui des montants projetés et du fait que près de 25 % de ses charges nettes reliées à des activités spécialisées sont transférées depuis février 2006 à une entité affiliée qui n'est soumise à aucune forme de concurrence, la Régie autorise un montant de 176,9 M\$ au titre des charges reliées aux activités de télécommunications transférées au groupe Technologie. Ce montant est basé sur les dépenses réelles de 2005 ajustées d'une inflation annuelle de 2 %.

Elle demande que la description des montants facturés par le groupe Technologie dans le prochain dossier tarifaire comprenne une ventilation détaillée des diverses rubriques de ses charges de télécommunications avec justifications des variations sous chaque rubrique. La présentation devra également permettre de comparer diverses formules de prix avec celle prévue aux règles de facturation interne existantes, y incluant des alternatives portant sur un horizon pluriannuel. Le Transporteur devra également faire part des économies d'échelle réalisables à court et à moyen terme et des mesures incitatives proposées afin de contrôler l'évolution de ses charges de télécommunications.

Dans la présente cause HQT propose de rapatrier les actifs, mais non la gestion et l'opération des activités de télécommunication : cela ne semble pas répondre aux attentes de la Régie, ni

ne garantit un plein contrôle réglementaire de ces activités jugées stratégiques pour le bon fonctionnement du réseau de transport. De plus des demandes d'informations précises, formulées ci-haut par la Régie, ne sont pas répondues par HQT.

- Nous pensons qu'il faille réévaluer de manière indépendante et rigoureuse la valeur des actifs de télécommunication spécialisées, ainsi que le caractère raisonnable, prudent et utile des investissements qui ont été faits dans le réseau de télécommunication. Il faut entre autres vérifier si la participation dans Connexim n'a pas impliqué de création de surcapacité ou des investissements qui n'étaient pas requis pour les seules fins du transport d'électricité.

- Les dépenses d'exploitation de la direction télécommunication demeurent importantes (voir HQT-14 doc. 1, R. 24 et HQT-5 doc. 2) alors que les actifs liés aux services de télécommunication spécialisés ne sont pas tous transférés à HQT. Dans la mesure où le service de télécommunication est essentiel au bon fonctionnement du réseau de transport et afin d'optimiser l'organisation conjointe des services de transport et de télécommunication qu'il faille transférer la gestion et l'exploitation du réseau de télécommunications spécialisées entre les mains d'HQT. Cela assurera aussi un meilleur contrôle réglementaire sur les dépenses et les activités de gestion et d'exploitation du réseau de télécommunications spécialisées.

#### **D) Réglementation de la performance, l'efficience et satisfaction des clientèles**

(D-2007-08 , p. 10) "Seulement quatre des 23 indicateurs de performance retenus par la Régie sont considérés dans les objectifs corporatifs aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable, soit l'IC, le *Partenariat qualité avec le Distributeur*, le *Taux de conformité aux exigences du NERC/NPCC* et la *Fréquence des accidents de travail*. La Régie juge relativement faible la pondération de ces indicateurs dans les objectifs corporatifs. Ils interviennent seulement pour 13 % et 17 % respectivement en 2005 et 2006, alors que l'importance accordée à la catégorie C relative à l'actionnaire dans les objectifs corporatifs demeure élevée."

Nous suggérons, au lieu d'éliminer des indicateurs, comme le propose HQT, de garder l'ensemble des indicateurs actuels, en les subdivisant en deux catégories. Dans le futur, avec un historique d'usage plus étendu, nous pourrions mieux juger de l'utilité des divers indicateurs. Un seul indicateur (IC) ne suffit pas à décrire tous les aspects de la qualité du service (la qualité de l'onde, la fréquence des pannes sont importants à prendre en compte).

Nous tenons au maintien des indicateurs exprimés en fonction de l'énergie qui sert comme facteur de répartition des coûts de transport et permet de mieux apprécier l'impact des coûts de transport sur les tarifs intégrés. La prise en compte de l'énergie est aussi requise selon nous pour faire une gestion optimale des ressources dans le sens du développement durable, ce qui va dans le sens de l'A. 5 de la LRÉ.

b) Le nouvel indicateur proposé par HQT (ratio des charges d'exploitation nettes sur la capacité planifiée du réseau) est beaucoup moins contraignant que le contrôle direct des charges d'exploitations nettes.

Nous considérons qu'il faille utiliser comme référence pour juger de la performance d'HQT, pour les indicateurs de coût, l'IPC (Indice de Prix à la Consommation) Québec, qui évolue à long terme moins vite et concerne le territoire juridictionnel d'HQT, plutôt que l'IPC Canada. Il faudrait évaluer la pertinence d'utiliser un indice de prix industriel approprié.

c) Les gains de productivité du travail de 1% par année visé par HQT, pour un sous-ensemble des activités sont insuffisantes, considérant les gains de productivité dans l'économie canadienne et québécoise (environ 2%/an selon Statistique Canada). La Régie de l'énergie doit pallier l'absence de pressions concurrentielles en fixant des cibles plus ambitieuses de gains de productivité pour HQT, gains de productivité qui doivent être durables et non temporaires (A. 49.4° de la LRE).

Nous pensons qu'il serait d'intérêt de pousser plus loin les exercices de balisage, avec notamment la possibilité de baliser des activités spécifiques (comme le montage de lignes).

Nous considérons que la relation entre croissance de la demande et croissance des coûts n'est pas nécessairement linéaire, contrairement à ce que peut laisser entendre HQT (N.S. du 12/11/2007, Mme ISABELLE COURVILLE, présidente d'HQT).

Nous montrons dans notre preuve (du 15 octobre 2007, p. 41, et notre présentation de preuve du 16/11/2007, p. 9) que l'étendue du réseau de transport et le nombre de postes de transformation croissent moins vite que la demande en puissance, impliquant que les charges d'exploitation et les coûts d'investissements n'évoluent pas au même rythme que la demande, notamment en présence de surcapacité de certaines parties du réseau de transport et d'économies d'échelle.

Le tableau en HQT-14 doc. 3, p. 6, montre que le réseau à très haute tension demeure le même pour la période 2005-2008, indiquant que le réseau très haute tension possède une capacité excédentaire (ce que confirme M. Marc-André Rousseau d'HQT à une de nos questions, voir N.S. du 14/11/07, p. 154-155) permettant d'absorber la croissance de la demande pour le moyen terme.

Nous rejetons donc, à moins de preuve contraire sérieuse par HQT, l'idée que les indicateurs de coûts d'HQT (à tout le moins en absence de gain de productivité du travail) devraient croître au même rythme que la demande en puissance et l'IPC.

L'A. 49.4° indique que la Régie doit lorsqu'elle fixe les tarifs d'HQT : "favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs afin d'améliorer la performance du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et la satisfaction des besoins des consommateurs", en ce sens la Régie doit suivre l'évolution de la performance d'HQT en s'appuyant de cibles d'amélioration clairement définies, tout en visant l'amélioration de la satisfaction de la clientèle, qui donc doit être mesurée et ciblée.

#### **E) Le compte d'écart de revenus des services de point à point de court et long terme :**

- Nous pensons que l'allocation des écarts entre la charge locale et le service de point à point de long terme devrait se faire sur la base de l'allocation des coûts de transport, pour l'année visée par la réalisation de l'écart.

- Nous pensons qu'HQT doit être imputable de ses prévisions de revenu de point à point. Nous devons nous assurer qu'HQT ne surestime pas les revenus de point à point pour mieux faire accepter une hausse de revenu requis par exemple. Le Réponse de Mme Guimont en audience (NS du 14/11/2007, p. 79-80) nous indique qu'HQT peut surestimer pour 2008 les revenus de point à point d'HQT, relativement aux propres estimations de dépenses de service de transport d'HQT. D'où l'importance de contrevérifier le bien fondé des prévisions de revenu de point à point d'HQT. Il faut rester conscient que les revenus de services de transport tirés d'HQT soient réduits significativement si la demande de suspension du contrat avec TCE (R-3649-2007) est acceptée par la Régie de l'énergie.

## **2) Dossier R-3641 (Autorisation des investissements (- 25 M\$))**

### **a) La stratégie de gestion de la pérennité des actifs d'HQT**

Nous observons une croissance soutenue des investissements en maintien des actifs et des investissements totaux depuis 2001 (notre présentation de preuve dans R-3641-2007, page 1). La stratégie de gestion de la pérennité risque d'exercer des pressions accrues sur les investissements pour les années à venir.

Il serait souhaitable de comparer les résultats de la stratégie de gestion de la pérennité avec les résultats de d'autres transporteurs d'électricité en Amérique du Nord.

Il serait possible d'accepter les résultats de l'application de la stratégie de gestion de la pérennité pour 2008, mais de réévaluer la stratégie globalement une fois que tous les types d'actifs auront fait l'objet d'une évaluation complète de la stratégie de gestion, incluant l'ensemble complet des critères de pérennité.

### **b) Limites de la stratégie de gestion de la pérennité d'HQT**

i) L'impact des investissements sur les coûts de service de même que les coûts de maintenance devraient être intégrés dans le modèle d'HQT afin de prouver que l'on minimise à long terme l'impact des investissements sur le coût de service et le revenu requis. Nous croyons qu'il est possible de modéliser l'impact des investissements sur l'évolution de l'IC (Indice de continuité) en terme différentiel, cela permettra de faire des choix intégrés sur la base d'analyse bénéfice-coût pour les clientèles du réseau de transport.

ii) La procédure de sélection des actifs à risque devant être remplacés ou rénovés devrait être détaillée et explicitée (raisons du choix par HQT du seuil de risque limite et des autres facteurs fondant les décisions d'investissement).

iii) Il faut rapidement (d'ici un an ou deux) palier aux limites ou inconvénients actuels relevés par CIRANO (HQT-2 doc. 2, p. 14-15) et par HQT même (HQT-1 doc. 1 p. 47 à 50). Entre autres l'évolution de la mesure globale de risque (17% des actifs à risque en début 2007) ne suffit pas à juger de l'évolution réelle du risque pesant sur le réseau de transport.

### **c) Investissements et impacts tarifaires**

i) Il faut bien évaluer la pertinence des investissements proposés par HQT considérant l'intérêt d'HQT à accroître sa base tarifaire et de là son rendement sur la base tarifaire.

ii) Nous pensons que la Régie devrait autoriser les investissements complets sur une base pluriannuelle, au lieu d'autoriser à la pièce, année après année les investissements, qui prennent de 2 à 5 ans pour être complétées, même s'ils sont de 25 M\$ ou moins, et requérir une présentation pluriannuelle des investissements (HQT-4 doc. 2, p. 5 à 10, R-3641-2007).

iii) L'impact tarifaire des nouveaux investissements devrait être évalué en séparant les données des actifs en place des données propres aux nouveaux investissements (pour

l'amortissement par exemple). Idéalement on devrait pouvoir comparer l'impact de ne pas investir (avec impact sur les dépenses d'entretien ou de maintenance à la hausse si on ne remplace pas les équipements qui arrivent en fin de vie utile) de l'impact d'investir, ce qui requiert de pouvoir modéliser les dépenses d'entretien et de maintenance, pas juste les investissements en maintien des actifs.

Il faut pouvoir réaliser des analyses de sensibilité (sur le prix des équipements ou les taux d'intérêt) et comparer les coûts unitaires des investissements nouveaux versus les coûts moyens des équipements déjà en place, pour vérifier si des investissements sur des parties limitées du réseau peuvent exercer des pressions à la hausse sur les tarifs, lorsque s'ajoutera des investissements dans d'autres parties du réseau (lignes à très haute tension par ex.).

#### **d) Suivi et niveaux des investissements proposés par HQT**

i) Dans notre présentation de preuve du 21/11/07 en page 4, nous avons montré que certaines catégories d'actifs voyaient leurs niveaux d'investissements pour 2008 baisser par rapport à 2007, en attendant que soit complété le choix des critères de pérennité et l'application de la stratégie de gestion de la pérennité. Il s'agit peut-être d'une stratégie de la part d'HQT pour mieux faire accepter la hausse des investissements pour les autres catégories d'actifs, et dans un deuxième temps faire accepter l'an prochain une hausse plus importante des investissements pour les premières catégories d'actifs dont l'analyse reste à finaliser.

ii) nous observons que les autres types d'actifs (maintien de la qualité, respect des exigences, croissance des besoins) sont moins documentés par HQT et comme d'autres intervenants (AIEQ, UMQ...) nous pensons que ces types d'investissements devraient être mieux documentés à l'avenir afin que l'on puisse mieux juger de leur bien-fondé.

### 3) Recommandations principales de l'ACEF de Québec

- La Régie considérant la baisse des taxes et des charges de retraite et l'engagement d'HQT de limiter la croissance de ses charges d'exploitation nettes à 2% par année, devraient fixer les charges nettes d'exploitations d'HQT à 719 M\$ (incluant la hausse des dépenses de maintenance de 20M\$ si la Régie la juge nécessaire). Il devrait y avoir aussi un ajustement à la baisse pour limiter la croissance des charges de services partagées à 1,7% par année et pour restreindre les dépenses admissibles pour les primes au rendement en fonction des objectifs qui servent l'intérêt des clientèles.

De même la hausse de 3 M\$ pour 2008, des dépenses de sécurisation, pourrait être rejetée.

- La Régie a la pleine discrétion en regard des règles comptables : elle devrait s'assurer que les changements aux règles comptables sont nécessaires et ne pénalisent pas indûment la charge locale (facture additionnelle de plusieurs dizaines de M\$ en 2008, incluant les changements apportés au niveau des couvertures sur les revenus en \$ US)

- La Régie devrait exiger une vérification comptable indépendante de la valeur des actifs de télécom spécialisées et demander le transfert de la gestion et de l'exploitation des actifs de télécom entre les mains d'HQT, considérant que ce sont des actifs stratégiques, nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport.

- La Régie doit inciter HQT à améliorer significativement sa performance et sa productivité et exiger que la satisfaction des clientèles de la charge locale soit clairement évaluée et prise en compte dans les objectifs.

- L'application de rabais sur les services de point à point de court terme ne doit être autorisée que si HQT prouve que la charge locale ne sera en aucun cas pénalisée.

- L'intégration des coûts des investissements dans la base tarifaire doit se faire sur la base des coûts réels et vérifiés des coûts et non sur la base des prévisions de coûts.

- La méthodologie de gestion de la pérennité doit correctement prendre en compte les coûts liés aux pannes pour les clientèles et intégrer dans la recherche de solutions optimales les coûts liés aux investissements et à la maintenance.

- Les investissements en maintien de la pérennité risquent de croître rapidement dans les années à venir, ces investissements devront être justifiés en toute transparence (en explicitant la méthode pour choisir les actifs à risque à retenir dans les investissements à réaliser) nommément pour les catégories d'actifs dont l'analyse de risque n'est pas encore complétée.

- Si la Régie accepte les résultats de l'application de la stratégie de gestion de la pérennité pour 2008, nous pensons qu'elle devrait réévaluer la stratégie globalement une fois que tous les types d'actifs auront fait l'objet d'une application complète de la stratégie de gestion, incluant la prise en compte de tous les critères de pérennité.

- Il faut évaluer correctement les impacts des investissements sur les dépenses d'entretien, sur le revenu requis et les tarifs à venir et sur la qualité du service, en différenciant les dépenses liées aux actifs en place des dépenses associées aux nouveaux investissements.



# DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2007-08	R-3605-2006	20 février 2007
-----------	-------------	-----------------

---

**PRÉSENTS :**

M. Richard Carrier, B. Sc. (Écon.), M.A. (Écon.)  
M. François Tanguay  
M. Gilles Boulianne, B. Sc. (Écon.)  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Liste des intervenants dont les noms apparaissent à la page  
suivante**  
Intervenants

---

**Décision relative à la demande de modification des tarifs et  
conditions des services de transport d'Hydro-Québec au  
1<sup>er</sup> janvier 2007**



L'UMQ examine la rémunération globale des employés du Transporteur qu'elle estime être supérieure à celle des travailleurs exerçant un métier comparable sur le marché de référence. Selon l'intervenante, le Transporteur doit démontrer la compétitivité de sa rémunération globale, en tenant compte de facteurs comme la valeur de la sécurité d'emploi. Elle recommande que le Transporteur développe une méthode de calcul des coûts unitaires en main-d'œuvre permettant de voir l'évolution de la rémunération globale et de la productivité de l'entreprise<sup>21</sup>.

Pour ce qui est de la rémunération variable, l'UMQ recommande que les bonis des employés soient déterminés en fonction d'objectifs à atteindre soit individuellement, soit dans une unité d'affaires précise du Transporteur.

L'ACEF de Québec et OC recommandent que les primes ou bonis rattachés à des objectifs et intérêts corporatifs soient retranchés du revenu requis.

L'ACEF de Québec considère que les bonis prévus qui ne sont pas versés aux employés doivent revenir à la clientèle et non au Transporteur ou à l'actionnaire. L'intervenante mentionne qu'il serait inacceptable que l'actionnaire s'attribue les primes non versées du fait que les objectifs n'ont pas été atteints. La clientèle doit être compensée pour la faible performance du Transporteur<sup>22</sup>.

OC partage ce point de vue. L'intervenante soutient que le montant total du régime d'intéressement ne devrait pas être inclus dans le revenu requis du Transporteur car le boni versé dépend surtout de l'atteinte des résultats du PDG d'Hydro-Québec. Elle demande à la Régie d'exclure au minimum 80 % des montants versés en bonis puisque le Transporteur ne contribue qu'à hauteur de 20 % aux résultats du PDG. En ce qui concerne le régime de gestion de la performance, OC constate que 30 % des objectifs bénéficient à l'actionnaire et demande à la Régie d'exclure cette proportion des bonis versés.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie émettait la réserve suivante à l'égard des régimes de rémunération variable du Transporteur :

*« Cela étant, la Régie manifeste la préoccupation suivante quant à la séparation fonctionnelle. La rémunération des gestionnaires du transporteur serait liée à la performance d'Hydro-Québec intégré, ce qui, pour la Régie, peut ne pas respecter le principe de traitement non discriminatoire puisque le transporteur a un incitatif financier qui peut le conduire à favoriser les transactions*

<sup>21</sup> NS, volume 11, pages 176 et 177.

<sup>22</sup> C-15-4, ACEF de Québec - Preuve, page 26.

*d'Hydro-Québec Production en fonction de la contribution de ce dernier à la rentabilité globale d'Hydro-Québec.*

*La Régie s'attend donc à ce que le transporteur fasse des modifications à la politique de rémunération afin d'assurer une séparation fonctionnelle plus complète<sup>23</sup> ».*

Dans sa décision D-2005-50, la Régie réitère ses réserves face à la politique de rémunération du Transporteur et statue comme suit :

*« La Régie reconnaît par ailleurs qu'Hydro-Québec s'est engagée par des conventions collectives à verser certains bonis. Elle reconnaît aussi que les contrats d'emploi avec ses cadres doivent être respectés. La Régie accepte donc, dans le présent dossier, et à titre provisoire et exceptionnel, les bonis des régimes de rémunération variable au titre de charge nécessaire à la prestation de service du Transporteur.*

*Les commentaires de la Régie visent tous les régimes du Transporteur, tant ceux des gestionnaires que ceux des employés syndiqués. La Régie poursuit l'objectif d'harmoniser tous ces régimes avec les incitatifs de performance élaborés dans la présente décision. Elle est toutefois consciente que le rythme de cette harmonisation variera en fonction des échéances des contrats de travail du Transporteur et de ses employés, notamment ceux régis par des conventions collectives dont l'échéance peut être aussi lointaine que 2009. Elle s'attend du Transporteur à ce qu'il travaille à cette harmonisation au rythme des échéances contractuelles qui le lient et qu'il en fasse rapport à la Régie lors de ses prochains dossiers tarifaires. Pour le prochain dossier, le Transporteur intégrera notamment les incitatifs de gestion retenus par la Régie au Régime de gestion de la performance visant les employés soumis à des contrats individuels de travail, notamment ses cadres et professionnels.*

*Quant aux objectifs, le Transporteur devra voir à intégrer les incitatifs de gestion, créés par les indicateurs de performance, à la définition et à la pondération de ses objectifs divisionnaires. Ces objectifs doivent donner aux gestionnaires un incitatif tangible à la réduction du coût de service dans le cadre d'un niveau de qualité acceptable aux clients afin d'inciter le Transporteur à la création de valeur au profit de la clientèle<sup>24</sup> ».*

<sup>23</sup> Dossier R-3401-98, 30 avril 2002, pages 36 et 37.

<sup>24</sup> Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, pages 33 et 34.

La preuve soumise montre que la convention collective sur les conditions de travail des ingénieurs et scientifiques de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2004 au 31 décembre 2009 a été renouvelée en septembre 2005. Bien que ce renouvellement ait été effectué après la date d'émission de la décision D-2005-50<sup>25</sup>, les conditions liées aux bonis n'ont pas changé<sup>26</sup>. Dans le cas des spécialistes, la Régie note une amélioration. Le renouvellement des conventions collectives, en juin 2006 établit un lien plus étroit avec la performance de la division de l'employé.

La Régie rappelle au Transporteur ses exigences quant à sa politique de rémunération, telles que précisées dans ses décisions D-2002-95 et D-2005-50. Elle réitère l'importance d'intégrer les objectifs de performance de sa division à tout son personnel. **Les objectifs et orientations du Transporteur en matière de régimes de rémunération variable doivent faire partie de sa preuve afin de lui permettre d'établir qu'ils répondent aux exigences précisées par la Régie dans ses décisions. Elle lui demande de faire rapport des actions prises à cet égard lors de son prochain dossier.**

La Régie note que les mandats de négociation avec le personnel syndiqué concernant la rémunération globale sont approuvés par le Conseil d'administration et sont soumis pour approbation au Conseil du trésor. Elle considère, cependant, que cette réalité ne dispense aucunement le Transporteur de présenter les mesures prises pour assurer un contrôle adéquat de la croissance de l'effectif et des charges salariales dans l'objectif d'assurer des tarifs à la fois justes et raisonnables pour les clients.

### **Le coût de retraite**

Le coût de retraite du Transporteur passe d'un montant de 29,7 M\$ en 2005 à une projection de 48,8 M\$ pour chacune des années 2006 et 2007. Le Transporteur explique cette augmentation de 19,1 M\$ par la baisse des taux d'intérêt à long terme constatée sur les marchés entre 2004 et 2005.

La Régie prend acte de la preuve à l'effet que l'année 2007 marque le début d'un régime de croisière plus stable quant à ces coûts.

<sup>25</sup> Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005.

<sup>26</sup> Pièce B-1, HQT-6, document 2, page 21.



*base de tarification. La proposition du transporteur n'est pas cohérente avec celle sur les immeubles partagés, dont la propriété est attribuée à l'utilisateur principal qui facture par la suite les autres utilisateurs.*

*La Régie demande au transporteur, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, de présenter, pour examen, des informations supplémentaires concernant les activités de télécommunications, soit le montant des immobilisations à inclure à la base de tarification et les dépenses, par catégorie, nécessaires à la prestation de service, avec le même niveau de détail que pour les charges directes du transporteur. Ces informations devraient inclure celles présentées comme si les actifs étaient détenus et gérés par le transporteur<sup>29</sup> ».*

Dans sa décision D-2005-50 relative au second dossier tarifaire du Transporteur, la Régie prend acte des intentions du Transporteur d'incorporer les actifs de télécommunication à sa base de tarification réglementée :

*« Le Transporteur présente, aussi l'état d'avancement de ses travaux sur la réglementation de ses activités de télécommunications. Il fait état des impacts sur le revenu requis du passage à leur réglementation sur la base du coût de service et chemine vers une demande d'approbation d'investissements, en vertu de l'article 73 de la Loi, qui sera déposée en 2005.*

*[...]*

*Elle [la Régie] prend acte de l'intention du Transporteur de déposer en 2005 une demande d'approbation visant la réglementation de ses activités de télécommunications, conformément à la décision D-2002-95<sup>30</sup> ».*

Contrairement à ce qu'il annonçait dans le précédent dossier tarifaire, le Transporteur n'a pas déposé de demande visant à réglementer les activités de télécommunications. Il informe la Régie que le Conseil d'administration d'Hydro-Québec a approuvé la création du groupe Technologie en février 2006 et lui a confié, notamment, la responsabilité des activités de télécommunications de l'entreprise.

Le Transporteur reconnaît que les actifs de télécommunications sont stratégiques pour la conduite de son réseau<sup>31</sup>. En réponse aux questions de la Régie portant sur les moyens mis en œuvre lors du transfert pour assurer le maintien de la qualité de ses services et un contrôle adéquat sur ses coûts, il dépose l'entente cadre 2006 qui existait entre la direction

<sup>29</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, pages 93 et 94.

<sup>30</sup> Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, pages 7 et 8.

<sup>31</sup> NS, volume 1, page 150.

Télécommunications Réseau de transport (DTRT) et la division Hydro-Québec TransÉnergie (HQT)<sup>32</sup> et fournit les précisions suivantes :

*« Lors de la création du groupe Technologie en février 2006, la DTRT a été détachée d'HQT tout en continuant d'agir comme son fournisseur de services partagés en matière de télécommunications du réseau de transport.*

*Le Transporteur indique qu'après vérification il n'existe pas d'autre entente concernant les services de télécommunications spécialisées<sup>33</sup> ».*

Le Transporteur précise, de plus, qu'aucune étude n'a été effectuée eu égard aux économies d'échelle réalisables à court et moyen terme par le regroupement des activités de télécommunications au sein d'une unité spécialisée<sup>34</sup>.

Par ailleurs, en tant qu'opérateur du réseau de transport, le Transporteur doit assurer un accès non discriminatoire à tous ses clients et éviter tout traitement préférentiel à l'égard de ses affiliés. La Régie a soulevé des préoccupations à l'audience afin de s'assurer que cette responsabilité n'est pas compromise par le transfert des activités de télécommunications au groupe Technologie et par l'accès aux données stratégiques du Transporteur par les employés de ce groupe affilié. En réponse, le Transporteur mentionne que le code de conduite d'Hydro-Québec s'appliquera aux employés du groupe Technologie.

La Régie constate, de plus, qu'en maintenant les activités de télécommunications à l'extérieur des activités réglementées, le Transporteur et la Régie se voient privés du contrôle direct de dépenses représentant plus de 25 % des charges nettes d'exploitation.

**Compte tenu de ses décisions antérieures, des préoccupations émises par les intervenants et du caractère incomplet ou non convaincant de la preuve, la Régie juge nécessaire de faire un examen approfondi dans le prochain dossier tarifaire de divers enjeux découlant du transfert des activités de télécommunications et portant sur la capacité du Transporteur d'assumer les responsabilités qui lui incombent à l'égard, notamment, des éléments suivants :**

- 1. L'exploitation efficace et fiable de son réseau dans une perspective à moyen et long terme;**

<sup>32</sup> Pièce B-41, HQT-16, document 17.

<sup>33</sup> Pièce B-41, HQT-16, document 17, page 3.

<sup>34</sup> Pièce B-41, HQT-16, document 12, page 3.

2. L'accès non discriminatoire au réseau et l'absence de tout traitement préférentiel à l'égard d'affiliés du marché de gros;
3. Le contrôle sur l'évolution de près de 25 % de ses charges nettes d'exploitation;
4. La capacité d'appliquer des mesures incitatives et des mécanismes d'amélioration de la performance sur ce bloc de dépenses.

Étant donné le caractère insuffisant de la preuve à l'appui des montants projetés et du fait que près de 25 % de ses charges nettes reliées à des activités spécialisées sont transférées depuis février 2006 à une entité affiliée qui n'est soumise à aucune forme de concurrence, la Régie autorise un montant de 176,9 M\$ au titre des charges reliées aux activités de télécommunications transférées au groupe Technologie. Ce montant est basé sur les dépenses réelles de 2005 ajustées d'une inflation annuelle de 2 %.

Elle demande que la description des montants facturés par le groupe Technologie dans le prochain dossier tarifaire comprenne une ventilation détaillée des diverses rubriques de ses charges de télécommunications avec justifications des variations sous chaque rubrique. La présentation devra également permettre de comparer diverses formules de prix avec celle prévue aux règles de facturation interne existantes, y incluant des alternatives portant sur un horizon pluriannuel. Le Transporteur devra également faire part des économies d'échelle réalisables à court et à moyen terme et des mesures incitatives proposées afin de contrôler l'évolution de ses charges de télécommunications.

#### **Programme de sécurisation des installations**

Le Transporteur prévoit un montant de 13,3 M\$ pour le programme de sécurisation des installations.

Un budget exceptionnel a été alloué concernant la sécurisation des installations en 2006 et des budgets sont également prévus en 2007 pour des interventions sur des équipements d'automatismes du réseau de transport.

Dans le but de sécuriser ses installations, depuis les événements du 11 septembre 2001, le Transporteur a procédé à la classification de ses actifs selon plusieurs critères dont leur impact stratégique. Après des intrusions survenues en 2005 dans certaines installations d'Hydro-Québec, dont celles du Transporteur, il a été décidé de mettre en place rapidement un programme de sécurisation des installations.

