DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

OPTIMISATION DES INVESTISSEMENTS

1. Référence : Pièce B-0008, HQT-3, document 1, page 16.

Préambule :

« ***2.4 Suivi proposé pour mesurer l'efficience du Transporteur aux investissements***

L'ensemble des pratiques gagnantes décrites précédemment contribue à l'efficience du Transporteur.

Le Transporteur estime que la Régie devrait évaluer son efficience et sa performance dans son ensemble et ce, par l'examen des résultats du Transporteur quant aux coûts et à la fiabilité comparés aux résultats d'un groupe d'entreprises de services publics d'électricité, tels qu'ils sont illustrés à la figure 2 présentée précédemment.

La Régie pourrait ajouter, à cette évaluation d'ensemble, le suivi des aspects suivants liés aux dimensions d'efficience décrites précédemment

- *En ce qui a trait à la dimension d'efficience consistant à effectuer un choix judicieux des investissements à réaliser, la Régie pourrait suivre les résultats de l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque (figure 3).*
- *En ce qui a trait à la dimension d'efficience consistant à sécuriser les ressources requises, la Régie pourrait suivre l'évolution de pratiques gagnantes importantes du Transporteur, comme par exemple la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, en les évaluant sur un horizon plus large en dégageant les tendances plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle des résultats.*
- *En ce qui a trait à la dimension portant sur l'efficience en gestion des projets d'investissements, la Régie pourrait, comme elle le fait d'ailleurs déjà, suivre l'efficience du Transporteur dans le cadre de ses demandes d'autorisation des projets de 25 M$ et plus, ses demandes tarifaires, ses demandes de budgets d'investissements pour les projets de moins de 25 M$ et ses rapports annuels à la Régie. »* [nous soulignons]

Demandes :

1.1 Veuillez déposer les gains d'efficience aux investissements réalisés et prévus par chantier pour la période 2008 à 2012.

1.2 Veuillez préciser si la proposition formulée implique de la part du Transporteur la poursuite du suivi requis par la Régie quant aux gains d'efficience aux investissements par projet autre que les investissements évités.

1.3 La proposition du Transporteur comporte une comparaison de sa performance globale par rapport à une moyenne composite des autres entreprises d'utilité publique constituant l'échantillon. Veuillez discuter de la possibilité de présenter la même information en ayant recours, pour chacune des années depuis 2005, à une comparaison entre le Transporteur et l'ensemble des autres entreprises (identifiées de façon anonyme au besoin) constituant l'échantillon pris individuellement au lieu d'utiliser la moyenne composite telle que proposée.

1.4 En ce qui a trait à la dimension d'efficience consistant à sécuriser les ressources requises :

1.4.1. Veuillez élaborer sur les avantages et inconvénients qu'engendrerait, pour la Régie, l'application de la proposition de suivi du Transporteur.

1.4.2. Veuillez préciser les raisons pour lesquelles il ne serait plus pertinent de poursuivre le suivi en ayant recours à une évaluation ponctuelle des résultats comme ce fut le cas jusqu'à maintenant.

1.4.3. Veuillez élaborer sur les modalités et les paramètres qui permettraient à la Régie de suivre l'évolution des pratiques gagnantes importantes du Transporteur sans disposer des gains d'efficience par chantier ni des coûts évités aux investissements.

OPTIMISATION DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

2. Références : (i) Pièce B-0008, HQT-3, document 1, page 17 ;
(ii) Dossier R-3738-2010, Décision D-2011-039, page 14.

Préambule :

(i) Tableau 1 Gains d'efficience par domaine d'optimisation des CNE

Tableau 1
Gains d'efficience par domaine d'optimisation des CNE

DOMAINES D'OPTIMISATION	Gains réalisés 2008 (M$)	Gains réalisés 2009 (M$)	Gains réalisés 2010 (M$)	Gains prévus 2011 (M$)	Gains prévus 2012 (M$)
Maintenance	0,6	3,3	4,8	5,2	
Exploitation	2,4	0,8	1,0	1,6	
Activités de soutien et autres mesures de gestion	2,8	1,9	5,0	9,6	
Gains d'efficience aux charges, pour mesures en cours dans l'année visée	**5,8**	**6,0**	**10,8**	**16,4**	**6,6**
dont : Efficience paramétrique (1%)	*5,8*	*6,0*	*6,3*	*6,4*	*6,6*
Efficience additionnelle 2010-2011			*4,5*	*10,0*	
Récurrence des mesures réalisées aux charges antérieurement à l'année visée		**5,4**	**11,4**	**22,2**	**38,6**
dont : Récurrence sur efficience paramétrique (1%)		*5,4*	*11,4*	*17,7*	*24,1*
Récurrence sur efficience additionnelle 2010-2011				*4,5*	*14,5*
Gains d'efficience aux charges, incluant récurrence des mesures antérieures	**5,8**	**11,4**	**22,2**	**38,6**	**45,2**

(ii) « *En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors de ses prochaines demandes tarifaires, les gains anticipés, par chantier, pour l'année de base et l'année témoin projetée si l'estimation de ceux-ci est disponible avant le dépôt du dossier. Elle s'attend, néanmoins, à ce que le Transporteur présente, dans son prochain dossier tarifaire, la ventilation de gains d'efficience réalisés pour chacun des chantiers en cours pour l'année 2010.* ». [nous soulignons]

Demande :

2.1 En conformité avec l'extrait de décision en (ii), veuillez compléter le Tableau 1 en (i) en intégrant, pour chacun des domaines d'optimisation (maintenance, exploitation et activités de soutien et autres mesures de gestion), les gains d'efficience prévus et réalisés par chantier pour la période 2008-2012.

3. Références : (i) Pièce B-0008, HQT-3, document 1, page 17;
(ii) Pièce B-0008, HQT-3, document 1, pages 19 et 20.

Préambule :

(i) *« Dans sa décision D-2011-039, la Régie souligne par ailleurs qu'elle est d'avis qu'aucun changement significatif n'a été observé dans la structure de coût du Transporteur au cours de la dernière année et que les besoins croissants en immobilisations pourraient accentuer l'importance relative des investissements par rapport aux CNE dans les revenus requis du Transporteur.*

Dans ce contexte, la Régie a maintenu à 1 % l'objectif global de gains d'efficience nets récurrents sur les CNE du Transporteur pour l'année témoin 2011. »

(ii) *« Depuis 2007, les efforts du Transporteur en lien avec sa démarche d'efficience continuent à générer des gains tangibles en grande partie sur une base récurrente et donc, incorporés de façon intrinsèque (« Built-in ») dans la structure de coûts associée à ses demandes tarifaires.*

La démarche choisie par le Transporteur contribue à créer un environnement propice à la mobilisation de ses ressources et donne l'opportunité au Transporteur de pouvoir relever le défi d'atteindre, par des initiatives de gestion innovatrices, des résultats plus favorables que l'approche paramétrique préconisée par la Régie et cela, en maintenant son réseau à un haut niveau de fiabilité et de sécurité et en respectant les exigences en vigueur en lien avec sa mission ». [nous soulignons]

Demandes :

3.1 Veuillez confirmer que le maintien de l'objectif d'efficience à son niveau actuel de 1 % tel que proposé en (i) a pour résultante de ne pas tenir compte des gains d'efficience additionnels dans le cadre de l'approche paramétrique.

3.2 En vous référant à (ii), veuillez expliquer pourquoi l'approche du Transporteur est préférable à un ajustement de l'objectif d'efficience de manière à refléter la réalisation de gains d'efficience additionnels dans le cadre de l'approche paramétrique.

3.3 Veuillez estimer à quel niveau devrait être porté l'objectif d'efficience afin de refléter la récurrence des gains d'efficience additionnels en 2012 et les années suivantes.

GESTION INTÉGRÉE DES INVESTISSEMENTS

4. Références : (i) Pièce B-0008, HQT-3, document 1, pages 6 et 7;
(ii) Dossier R-3738, Décision D-2011-039, page 17.

Préambule :

(i) Le Transporteur indique que « *l'analyse effectuée par le groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements mis sur pied par le Transporteur a permis à ce dernier de vérifier l'efficacité des efforts consacrés qui ont été traduits en termes d'investissements évités. Le Transporteur a d'ailleurs donné des exemples d'investissements évités grâce à la planification intégrée dans ses demandes tarifaires antérieures. À la suite de ses réflexions, le Transporteur en est venu à la conclusion que la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire. De ce fait, il n'apparaît pas opportun, pour le Transporteur de suivre les investissements évités.*

Le Transporteur a également constaté que les pratiques ou projets d'efficience n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et que le cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles à capter. Ces constats militent en faveur d'une appréciation globale de l'efficience du Transporteur qui tient compte des défis liés à la gestion à la hausse et qui est évaluée dans une perspective plus large en dégageant les tendances plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle des résultats. ».

(ii) La Régie demande au Transporteur *« de faire rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements dans le cadre de la prochaine demande tarifaire. »*

Demandes :

4.1 Veuillez indiquer si, au terme de son analyse, le groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements a produit un rapport.

4.2 Le cas échéant, veuillez déposer le rapport d'analyse effectué par le groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements, tel que demandé à la référence (ii).

4.3 Veuillez préciser si les travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements se poursuivront au-delà des conclusions de son analyse. Si oui, veuillez préciser quel sera son mandat.

4.4 Veuillez élaborer sur la constatation en (i) à l'effet que « *les pratiques ou projets d'efficience n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et que le cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles à capter.* » Veuillez illustrer de telles situations par des exemples concrets.

OBJECTIFS CORPORATIFS

5. Référence : Pièce B-0010, HQT-3, document 2, page 32.

Préambule :

« *Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a révisé le périmètre de cet objectif de conformité pour l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de non-conformité n'affectent plus l'objectif, ce qui facilité leur déclaration. Ceci permet donc une connaissance et une correction rapide des non-conformités avant qu'elles aient un impact sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet objectif est reconduit en 2011 en excluant les non conformités déclarées par le Transporteur.* » [nous soulignons]

Demandes :

5.1 Veuillez préciser quel était le périmètre antérieur et le périmètre actuel de cet objectif de conformité.

5.2 Étant donné l'importance de cet objectif dans l'évaluation de la performance du Transporteur, veuillez préciser quel est l'impact de l'exclusion des déclarations volontaires de non-conformité sur l'atteinte des objectifs de performance du Transporteur.

BALISAGE COPE

6. Référence : Pièce B-0011, HQT-3, document 3, page 13.

Préambule :

« *Tel qu'il appert à la figure 7, les dépenses totales du Transporteur en 2009 par rapport à la valeur de l'actif postes sont légèrement supérieures à la moyenne des résultats des participants. Cependant, en excluant les investissements liés à la phase 1 de l'interconnexion avec l'Ontario, les dépenses totales du Transporteur sont inférieures à la moyenne des résultats des participants. La figure 9 permet de constater que les dépenses d'investissements du Transporteur par la valeur de l'actif postes ont augmenté de façon significative passant de 4,54% en 2008 à 8,22% en 2009. En excluant la mise en service de la phase 1 de l'interconnexion avec l'Ontario, la valeur aurait été de 5,5%.* »

Demande :

6.1 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles, dans le cadre du balisage COPE, la Régie devrait considérer le ratio des dépenses d'investissements par la valeur de l'actif poste en soustrayant la phase 1 de l'interconnexion avec l'Ontario des dépenses d'investissements du Transporteur comme base de comparaison de sa performance par rapport aux autres participants.

MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF AUX COÛTS DE MISES EN SERVICE DE PROJETS NON AUTORISÉS

7. Références : (i) Pièce B-0013, HQT-4, document 2, page 8;
(ii) Dossier R-3708-2009, Décision D-2010-022, page 47.

Préambule :

(i) « *Modalités de disposition*

1) Projets autorisés <u>avant le dépôt</u> d'une demande tarifaire subséquente à l'année témoin originale :
Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la demande tarifaire subséquente.

2) Projets autorisés après le dépôt d'une demande tarifaire subséquente à l'année témoin originale :
Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la demande tarifaire subséquente lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par la Régie suite à sa décision préliminaire concernant cette demande tarifaire subséquente. » [nous soulignons]

(ii) « *Ainsi, dans les cas où l'autorisation est obtenue <u>avant le dépôt</u> du dossier tarifaire et en temps opportun pour permettre une intégration au revenu requis,* ***la Régie demande au Distributeur de refléter au revenu requis de l'année témoin, les coûts afférents au projet de l'année témoin ainsi que ceux de l'année de base (quatre mois réels et huit mois projetés)*** » [nous soulignons]

Demandes :

7.1 Veuillez produire un exemple chiffré de la modalité proposée.

7.2 Veuillez effectuer une comparaison des modalités proposées à la référence (i) avec les modalités approuvées à la référence (ii).

7.3 Veuillez indiquer quelle serait la position du Transporteur face à l'application des mêmes modalités ayant été approuvées pour le Distributeur à la référence (ii).

COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF À L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

8. Références : (i) Pièce B-0015, HQT-4, document 4, page 5;
(ii) Dossier R-3738-2011, Décision D-2011-039, page 65.

Préambule :

(i) « […] *le Transporteur propose la création d'un compte de frais reportés hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la <u>période de détention des actifs en entrepôt, suite à leur réception des manufacturiers, jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers</u>.* » [nous soulignons]

(ii) « *[279] La Régie reconnaît le bien-fondé de la stratégie du Transporteur pour garantir la disponibilité des équipements d'appareillage majeur aux moments critiques pour la réalisation des projets d'investissements du Transporteur, afin d'éviter des retards dans la mise en exploitation des projets.*

[280] Cependant, la Régie est d'avis que pour l'année témoin 2011, les actifs stratégiques ne servent pas à l'exploitation du réseau de transport. Elle considère que l'inclusion, dans la base de tarification 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs projets d'investissements, ne favoriserait pas un traitement équitable entre les générations de clients.

[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation. Le reclassement proposé par le Transporteur favoriserait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de service pour l'année témoin 2011.

[282] La Régie est d'avis que les actifs stratégiques liés aux projets d'investissements doivent être autorisés sous l'article 73 de la Loi au moment où le projet d'investissement sera soumis à la Régie.

[283] ***En conséquence, la Régie rejette la demande de reclassement de 32 M$ proposée par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2011.*** »

Demande :

8.1 Veuillez expliquer en quoi la proposition du Transporteur citée à la référence (i) est conforme à la décision de la Régie de ne faire supporter des coûts à la clientèle qu'à partir du moment où les projets seront en exploitation (référence (ii)).

9. Références :
(i) Pièce B-0015, HQT-4, document 4, page 5;
(ii) Pièce B-0015, HQT-4, document 4, pages 10-11;
(iii) Dossier R-3401-98, Décision D-2002-095, page 90;

Préambule :

(i) « […] *le Transporteur propose la création d'un compte de frais reportés hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la <u>période de détention des actifs en entrepôt, suite à leur réception des manufacturiers, jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers</u>.* » [nous soulignons]

(ii) « *Conséquemment, il est raisonnable que <u>tous les coûts encourus par le Transporteur dans la réalisation de sa chaîne d'approvisionnement soient reflétés dans le coût du service de transport et recouvrés par les tarifs.</u> Comme indiqué à la section 2.3, une carence existe à l'égard des coûts du financement des équipements pendant la période de leur entreposage, carence qui, de l'avis du Transporteur, doit être corrigée*. » [nous soulignons]

[…]

[…] *le Transporteur ne serait, en l'absence d'un traitement comptable réglementaire, <u>aucunement compensé pour les coûts de financement associés à la période de détention des stocks d'équipements</u>, période qui prend fin au moment du transfert desdits équipements à un projet d'investissement auquel des frais financiers sont capitalisés en vertu des PCGR et des IFRS*. » [nous soulignons]

(iii) « *La Régie accepte la proposition du transporteur de ne pas inclure les travaux en cours dans la base de tarification.* […] *la clientèle supportera le coût des actifs via les tarifs seulement à partir du moment où ils seront en exploitation*. »

Demandes :

9.1 Veuillez justifier la demande à la référence (i), soit la création d'un CFR hors base servant à l'inscription du rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt, en prenant en considération la décision de la Régie à la référence (iii).

9.2 À la référence (ii), la Régie comprend que le Transporteur indique qu'une certaine carence existe quant à la prise en compte dans un CFR, des coûts de financement des équipements pendant la période de leur entreposage, carence qui, de l'avis du Transporteur, doit être corrigée.

Veuillez justifier l'inclusion de cette carence dans un compte de frais reportés hors base, dans le contexte où il existe une incertitude, durant la période de détention de l'actif, quant à l'attribution de l'actif en question à un projet d'investissement futur.

9.3 Dans la mesure où un équipement entreposé chez le Transporteur n'est pas encore associé à un projet d'investissement ayant été déposé auprès de la Régie, veuillez expliquer comment cet équipement peut être considéré comme utile à la prestation du service.

9.4 Veuillez présenter et expliquer les avantages et les inconvénients pour la clientèle de procéder au traitement réglementaire proposé à la référence (i).

10. Référence : Pièce B-0015, HQT-4, document 4, page 12.

Préambule :

« *La planification des approvisionnements en équipement de projet et les démarches auprès des fabricants ont généralement lieu sur un horizon de trois à cinq ans. Ainsi, le Transporteur estime que les stocks d'équipements détenus au cours d'une année de base donnée sont susceptibles d'être inclus dans le coût des projets d'investissement qui seront mis en service au cours des cinq années suivantes*. » [nous soulignons]

Demandes :

10.1 Veuillez confirmer que les stocks d'équipements détenus en entreposage représentent des immobilisations en cours jusqu'au moment de leur mise en chantier.

10.2 La Régie comprend de la citation au préambule que lorsqu'un actif est inclus dans les stocks d'équipements, cet actif n'est associé à aucun projet d'investissement autorisé. Veuillez confirmer notre compréhension.

APPROCHE PARAMÉTRIQUE

11. Référence : Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 7.

Préambule :

« *La valeur sur laquelle le Transporteur applique ce paramètre de 1,31 % est de 467,2 M$, soit la somme des éléments suivants en 2012 :*

- *562,8 M$ représentant les mises en service en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues, telles que présentées au tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1 ;*
- *18,8 M$ représentant la mise en service partielle du projet de mise à niveau du réseau principal, telle que présentée au tableau 19 de la pièce HQT-7, Document 1 ;*
- *105, 6 M$ représentant l'effet des contributions reçues pour les ajouts au réseau étant donne que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation;*
- *- 220,0 M$ représentant principalement les remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation.*»

Demande :

11.1 Veuillez détailler les montants de 105,6 M$ et de - 220,0 M$.

REVENUS REQUIS

12. Référence : Pièce B-0016, HQT-5, document 1, page 4.

Préambule :

La Transporteur présente l'évolution détaillée du revenu requis.

Demande :

12.1 Veuillez compléter le tableau en référence, pour chacune des composantes des revenus requis de l'année témoin 2012, en fournissant distinctement les impacts du basculement aux normes IFRS. Veuillez également identifier par voie de notes les normes IFRS concernées et leurs impacts. Veuillez compléter l'information de la référence comme suit :

Année témoin 2012 (en M$)	Impacts IFRS	Notes	Année témoin 2012 sans les impacts IFRS

MASSE SALARIALE

13. Références :
(i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 11;
(ii) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 14;
(iii) Décisions D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015, D-2008-018 et D-2007-08.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les composantes de la masse salariale pour la période 2010-2012.

(ii) « *Enfin, le Transporteur désire souligner que les projections des années témoins projetées des demandes tarifaires 2010 et 2011 ne tiennent pas compte des réductions des charges nettes d'exploitation* [CNE] *suite aux différentes décisions, réductions qui se répercutent dans les dossiers tarifaires subséquents.*

Pour toutes ces raisons, le Transporteur croit juste et raisonnable sa projection des salaires de base et du temps supplémentaire pour l'année témoin projetée 2012. »

(iii) Le tableau suivant est établi à partir des décisions antérieures de la Régie.

En million de dollars	**2011** *D-2011-039* *Pages 52 et 53*	**2010** *D-2010-032* *Pages 62 et 64*	**2009** *D-2009-015* *Page 57*	**2008** *D-2008-018* *Pages 36 et 50*	**2007** *D-2007-08* *Pages 31 et 34*
CNE demandées	723,2	702,5	679,3	679,9	737,0
CNE autorisées	712,0	692,5	679,3	660,1	711,3
Réduction	11,2	10,0	0,0	19,8	25,7

Demande :

13.1 Veuillez commenter la prise en compte des réductions des CNE illustrées à la référence (iii) aux fins des projections de la masse salariale des dossiers tarifaires subséquents à 2011. Notamment, veuillez élaborer sur le fait que les réductions des CNE des années 2007 et 2008 ne sont pas prises en compte dans les dossiers tarifaires 2010 et 2011 alors qu'elles sont prises en compte à partir du dossier tarifaire 2012.

14. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 12;
(ii) Dossier R-3776-2011, pièce B-0004, HQD-7, document 1, annexe D, page 35.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des avantages sociaux pour la période 2010-2012.

(ii) Le Distributeur présente les Tableaux 1 et 2 relatifs aux composantes du coût de retraite pour Hydro-Québec, la quote-part du Distributeur et les hypothèses actuarielles utilisées l'évaluation du coût de retraite.

Demande :

14.1 Veuillez compléter l'information déposée en (i) et fournissant les renseignements relatifs au Transporteur selon le même format que la référence (ii).

AUTRES CHARGES DIRECTES

15. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 15;
(ii) Décisions D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015 et D-2008-018;
(iii) Dossier R-3605-2006, pièce B-1, HQT-6, document 2, page 22;
(iv) Dossier R-3549-2004, pièce B-1, HQT-7, document 2, page 15.

Préambule :

Le tableau ci-dessous est établi à partir des références (i) à (iv).

En millions de $	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**	**2006**
Stocks et autres							
Année témoin	95,4	88,5	92,1	87,8	77,2	61,2	
Année de base		86,9	84,0	85,8	75,6	71,7	60,0
Historique			76,1	76,5	75,9	75,0	69,0

La Régie constate une progression annuelle moyenne :

- de 13 % pour la période 2010 année historique – 2012 année témoin;
- de 10 % pour les projections de l'année de base de la période 2006-2010, et
- de 3 % pour les données historiques de la même période, soit 2006-2010.

Demande :

15.1 Veuillez justifier une progression annuelle moyenne de 13 % pour les données projetées de la période 2010-2012 alors que la progression annuelle moyenne des cinq dernières années historiques s'établit à 3 %.

BUDGET SPÉCIFIQUE

16. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 18;
(ii) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 20 et D-2011-039, page 41.

Préambule :

(i) « *De façon générale, seules les activités à réaliser n'ayant pas une fin sont susceptibles de faire l'objet d'un reclassement aux activités de base du Transporteur, car celles-ci peuvent donner lieu à un niveau révisé des coûts liés aux activités de base.*

À l'instar du Distributeur en en lien avec la décision D-2011-028 de la Régie, le Transporteur propose de se doter du critère de la stabilité des coûts sur la base de deux années de données réelles avant de soumettre un tel reclassement à la Régie. »

(ii) Évolution du budget spécifique 2008-2012

En millions de $	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**
Maintenance	12,5	12,5	12,4	12,7	9,7
Protection de l'environnement	3,0	2,0	3,8	2,9	2,8
Maîtrise de la végétation	4,5	4,5	3,7	3,8	2,5
Efficacité énergétique				0,6	0,8
	20,0	19,0	19,9	20,0	15,8

Demandes :

16.1 En prenant l'hypothèse que les critères proposés par le Transporteur pour la gestion des coûts portés à un budget spécifique sont en vigueur depuis 2007, veuillez indiquer les coûts qui devraient être reclassés aux activités de base en 2011 et 2012 en vertu de la référence (i). Le cas échéant, veuillez justifier l'absence de reclassement compte tenu de l'évolution du budget spécifique de la référence (ii).

16.2 Veuillez transmettre les coûts reliés aux activités de base pour la maintenance, la protection de l'environnement et la maîtrise de la végétation pour chacune des années des périodes 2008-2010 (coûts réels) et 2011-1012 (coûts projetés).

17. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, pages 13 et 14;
(ii) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, pages 20 et 23.

Préambule :

(i) « *La diminution de l'effectif en équivalent temps complet annuel entre les années 2010 et 2012* [50 ÉTC] *s'explique principalement par :*

- *l'impact des mesures de réduction de 11,2 M$ des charges nettes d'exploitation de l'année de base 2011 suite à la décision D-2011-039 ainsi que de l'efficience additionnelle 2010-2011 de 14,5 M$ prévue par le Transporteur; ces mesures procureront un plein effet en 2012;*
- *les départs à la retraite durant l'année de base 2011, qui se reflètent dans l'année témoin 2012 par une diminution de l'effectif permanent; des remplacements en ÉTC temporaires sont planifiés afin d'accorder au Transporteur la flexibilité nécessaire dans sa gestion courante;*
- *la réalisation accrue de projets réalisés clé en main par Hydro-Québec Équipement, qui favorise la stabilité de la force de travail du Transporteur aux investissements.* »

(ii) Le Transporteur indique devoir « *maintenir une cadence élevée dans la réalisation des travaux reliés aux avis de maintenance* » et « *augmenter la cadence de réalisation par rapport à la moyenne réalisée au cours des dernières années*. »

Demandes :

17.1 Veuillez commenter l'effet de la réduction de l'effectif à la référence (i) sur la réalisation des activités de base reliées à la maintenance, la protection de l'environnement et la maîtrise de la végétation ainsi que sur les activités prévues aux budgets spécifiques.

17.2 Compte tenu de la réduction de l'effectif et de la stabilité de la force de travail du Transporteur aux investissements de la référence (i), y'a-t-il diminution des activités de base afin d'augmenter les activités classées au budget spécifique à la référence (ii)?

18. Référence : Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 19.

Préambule :

La Transporteur présente l'organigramme décisionnel pour les critères liés à la gestion des coûts portés à un budget spécifique.

Demandes :

18.1 Veuillez détailler le budget spécifique demandé pour 2012 selon les critères de l'organigramme décisionnel.

18.2 Selon l'arbre décisionnel présenté en préambule, un accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin, dont les coûts annuels sont égaux ou supérieurs à 2,5 M$ donne-t-il lieu à un budget spécifique s'il est compensé par une diminution marquée d'une autre activité de base?

18.3 Veuillez confirmer la proposition du Transporteur à l'effet que le seuil minimum de 2,5 M$ pour qualifier un coût spécifique est un montant pluriannuel.

18.4 Un montant annuel de 500 k$ sera-t-il classé comme budget annuel spécifique s'il fait partie d'une nouvelle activité prévue pour 5 ans, au coût total de 2,5 M$, répartis uniformément sur la durée du programme ?

19. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 21;
(ii) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, pages 22 et 23.

Préambule :

(i) « *Comme indiqué au tableau 10, le Transporteur prévoit des besoins de 12,5 M$ pour 2012 pour des activités de maintenance. Le Transporteur cible trois types d'activités préoccupantes et extraordinaires dont la durée de réalisation varie de deux à cinq années : avis de maintenance, maintenance extraordinaire et projets/programmes spécifiques*. » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur indique que l'activité reliée aux avis de maintenance s'échelonne sur trois ans et les activités reliées à la maintenance extraordinaire et aux projets spécifiques s'échelonnent sur cinq années.

Demande :

19.1 Veuillez concilier la durée de réalisation de la référence (i) avec les durées prévues pour chaque activité de la référence (ii).

COÛTS CAPITALISÉS

20. Références :
(i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 30;
(ii) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 24;
(iii) Dossiers R-3738-2010, R-3706-2009, R-3669-2008, pièces B-1, HQT-9, document 1, tableau 8;
(iv) Dossier R-3640-2007, pièce B-1, HQT-10, document 1, page 23;
(v) Dossier R-3605-2006, pièce B-1, HQT-9, document 1, page 14.

Préambule :

Le tableau suivant, établi selon les pièces citées en référence, présente les investissements et les coûts capitalisés pour la période 2007-2012 ainsi que deux ratios reliés aux projections des coûts capitalisés et des investissements.

En millions de $	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**
Coûts des investissements projetés année témoin	1 843,1	1 521,0	1 250,2	1 499,7	1 180,9	990,3
Coûts capitalisés projetés année témoin	(149,1)	(144,0)	(117,8)	(109,3)	(111,3)	(106,1)
Coûts capitalisés réels année historique			(142,1)	(132,4)	(112,7)	(113,6)
Ratio						
1) Coûts capitalisés témoin / investissements témoin	-8,1%	-9,5%	-9,4%	-7,3%	-9,4%	-10,7%
2) Coûts capitalisés réels / investissements témoin			-11,4%	-8,8%	-9,5%	-11,5%

La Régie constate :

- une sous-évaluation récurrente des coûts capitalisés pour la période 2007-2010 totalisant 56,3 M$;
- que le ratio moyen des coûts capitalisés réels sur l'investissement projeté de l'année témoin s'élève à 10,3 % ;
- que le ratio moyen des coûts capitalisés projetés sur l'investissement projeté de la même année témoin s'élève à 9,3 %.

Demande :

20.1 Compte tenu des constats indiqués en préambule, veuillez justifier un ratio de 8,1 % en 2012 pour les coûts capitalisés projetés par rapport aux investissements projetés.

AUTRES CHARGES

21. Références : (i) Pièce B-0019, HQT-6, document 3, page 5;
(ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-1, HQT-6, document 3, page 6.

Préambule :

(i) Au tableau 2, le Transporteur présente les achats de service de transport auprès de SCHM de 0,9 M$ et 1,4 M$ pour les années 2010 et 2011 respectivement.

(ii) Au tableau 2, le Transporteur présente les achats de service de transport auprès de SCHM de 3,8 M$ et 3,8 M$ pour les années 2010 et 2011 respectivement.

Demandes :

21.1 Veuillez expliquez la variabilité entre les valeurs présentées pour les années 2010 et 2011 aux références (i) et (ii).

21.2 Veuillez expliquez l'augmentation entre les années 2010 et 2011 à la référence (i).

BASE DE TARIFICATION

22. Référence : Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 15, tableau 16.

Préambule :

Le Transporteur présente les impacts des mises en exploitation sur les écarts entre la base de tarification autorisée et sur le rendement de la base de tarification.

Demande :

22.1 Veuillez compléter le tableau cité en référence afin de présenter l'impact global sur le revenu requis, soit en ajoutant les impacts sur les dépenses nécessaires à la prestation du service.

23. Références : (i) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 18;
(ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-1, HQT-6, document 1, page 20.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année de base 2011, pour un total de 1 478,5 M$ et qui inclus notamment les montants suivants :

- 30,0 M$ pour le projet Poste Abitibi – compensateur synchrone ;
- 50,7 M$ pour l'intégration du 2ème appel d'offres éolien, et
- 181,2 M$ pour la mise à niveau du réseau de transport 2011.

(ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année témoin 2011, pour un total de 1 473,1 M$, et qui inclus notamment les montants suivants :

- 150,6 M$ pour le projet Poste Abitibi – compensateur synchrone ;
- 169,0 M$ pour l'intégration du 2ème appel d'offres éolien, et
- 93,0 M$ pour la mise à niveau du réseau de transport 2011.

Demande :

23.1 Veuillez justifier les écarts entre les montants projetés pour l'année témoin 2011 de la référence (i) et ceux prévus à l'année de base 2011 de la référence (ii).

24. Références :
(i) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 18, tableau 18;
(ii) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 19, tableau 19;
(iii) Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 20;
(iv) Dossier R-3778-2911, Décision D-2011-146, paragraphe 13.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les mises en exploitation 2011 dont celles comprises à l'intérieur du budget d'investissement autorisé pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$. Les projets Laurent et Mont Royal ne sont pas présentés distinctement.

(ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation 2012 dont celles comprises à l'intérieur du budget d'investissement autorisé pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$. Le projet Mont Royal est présenté distinctement et son budget autorisé HQ s'élève à 29,1 M$. Le projet Laurent n'est pas présenté distinctement.

(iii) « *Le Transporteur souligne* [pour le projet Laurent] *que des mises en service partielles ont été réalisées en décembre 2009 et 2010 totalisant 4,6 M$. D'autres mises en service sont prévues en 2011, 2012, 2013 et 2014 respectivement pour 2,1 M$, 1,6 M$, 1,3 M$ et 23,6 M$.*
[…]
Le Transporteur souligne [pour le projet Mont-Royal] *que des mises en services partielles sont prévues en 2012 et 2013 pour respectivement 14,5 M$ et 14,6 M$.* »

(iv) « *De plus, et en suivi de la décision D-2010-032, le Transporteur explique les dépassements de coûts du projet Laurent, dont le coût initial de 17 M$ est réévalué à 33,3 M$, et du projet Mont-Royal, dont le coût initial de 23,2 M$ est réévalué à 29,1 M$.* »

Demandes :

24.1 Dans les tableaux des références (i) et (ii), veuillez indiquer de quelle façon sont prises en compte les mises en services des projets Laurent et Mont-Royal prévues à la référence (iii).

24.2 Veuillez déposer une révision du tableau 18 de la référence (i) afin de présenter distinctement les projets Laurent et Mont-Royal, incluant les mises en service prévues à la référence (iii) et leur budget révisé, selon la référence (iv). Le cas échéant, veuillez présenter distinctement et justifier tout autre projet pour lequel un dépassement de coût est prévu et ayant pour effet que ce projet initialement inférieur à 25 M$ soit désormais supérieur à ce seuil.

24.3 Veuillez refaire le même exercice pour le tableau 19 de la référence (ii) pour le projet Laurent et le cas échéant pour tout autre projet dont le budget révisé dépasse le seuil de 25 M$.

24.4 Veuillez déposer au présent dossier tarifaire, la section 2.4 de la pièce B-0004, HQT-1, document 1, du dossier R-3778-2011.

25. Références : (i) Pièce B-0019, HQT-6, document 3, pages 8 et 9;
(ii) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, pages 6 et 7;
(iii) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 20.

Préambule :

(i) « *La hausse de 86,0 M$ de l'amortissement des immobilisations corporelles entre les années 2010 et 2012 s'explique par les éléments suivants :*

- *Une hausse de 10 M$ est attribuable aux incidences liées à la charges supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à être effectuée au registre des actifs du Transporteur. Dans le cadre de son exercice de corroboration et de mise en conformité, le Transporteur sera appelé à effectuer des scissions, fusions et reclassements de coûts selon la mise en conformité recommandée et la corroboration des actifs effectuée. Le reclassement de certains coûts dans une unité de propriété ayant une durée de vie moindre que l'unité de propriété d'où elle provient ou encore l'inscription d'un actif additionnel provenant de l'exercice de corroboration génèrera la charge d'amortissement additionnelle de 10 M$ ci-haut mentionné.*
- *Une hausse de près de 7,5 M$ est attribuable à l'amortissement supplémentaire découlant de l'acquisition au 1er janvier 2012 de certains actifs du réseau de transport de télécommunications, autorisée par la décision D-2011-096 de la Régie dans le dossier R-3766-2011.*
- *Le solde de 68,5 M$ découle principalement des mises en service réalisées en 2010 ainsi que celles prévues en 2011 et en 2012.* » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente l'évolution de la base de tarification pour chaque année de la période 2010-2012.

(iii) Le Transporteur présente l'impact des révisions de durée de vie utile sur le revenu requis 2012, incluant une diminution de la charge d'amortissement de 5,0 M$.

Demandes :

25.1 Veuillez compléter l'information déposée en référence (iii) en intégrant l'impact sur le revenu requis des modifications aux durées de vie résultant du reclassement de la référence (i).

25.2 Veuillez concilier le détail de l'inscription d'un actif additionnel de la référence (i) avec l'évolution de la base de tarification de la référence (ii).

25.3 Veuillez concilier l'explication de la hausse de l'amortissement des immobilisations corporelles de la référence (i) avec la diminution de la charge d'amortissement de 5,0 M$ de la référence (iii).

26. Référence : Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 19, tableau 19.

Préambule :

Le Transporteur présente les mises en exploitation prévues en 2012 comprenant :

- un montant de -76,3 M$ à titre de frais reportés pour le projet Éoliennes 990 MW autorisé par la décision D-2007-141;
- un montant de 22,7 M$ à titre d'actifs réglementaires pour l'intégration du 2ème appel d'offres éolien;
- un montant de -16,6 M$ relatif à la contribution *Pool* de HQD.

Demande :

26.1 Veuillez transmettre le détail du calcul des montants de -76,3 M$, 22,7 M$ et de -16,6 M$ cités en préambule.

27. Références : (i) Pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 10;
(ii) Dossier R-3776-2011, pièce B-0043, HQD-8, document 7, page 10.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des frais reportés du Distributeur, dont les montants de 69,4 M$, 65,6 M$ et 152,9 M$ respectivement pour 2010, 2011 et 2012.

(ii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions au Transporteur, dont les montants de 54,8 M$, 52,7 M$ et 137,8 M$ respectivement pour 2010, 2011 et 2012.

Demande :

27.1 Veuillez concilier les montants du Transporteur de la référence (i) avec ceux du Distributeur de la référence (ii). Veuillez donner le même niveau de détail que celui de la référence (ii).

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

28. Références : (i) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 15;
(ii) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 16.

Préambule :

(i) Au tableau 3, la valeur de la capacité de transfert en réception indiquée pour le chemin MAHO-HQT est de 110 MW alors que sur le site OASIS cette valeur est de 0 MW.

(ii) Au tableau 4, la valeur de la capacité de transfert en livraison indiquée pour le chemin HQT- MAHO est de 0 MW alors que sur le site OASIS cette valeur est de 250 MW.

Demande :

28.1 Veuillez concilier ces valeurs différentes.

29. Référence : Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 17.

Préambule :

Les échanges en réception sont présentés au tableau 5 pour l'ensemble des chemins sauf pour ceux vers Brookfield et Churchill Falls.

Demande :

29.1 Veuillez compléter le tableau 5 pour les chemins précités.

30. Références : (i) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 24;
(ii) Dossier R-3757-2011, pièce B-0006, Annexe 8, page 3.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente la prévision des besoins de transport à l'horizon 2021. Cette prévision des besoins de transport est utilisée pour établir l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2021.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport
(MW)

Services de transport	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Charge locale	36 710	37 496	37 940	38 422	38 826	39 121	39 418	40 017	40 235	40 319
Point à point	5 034	5 034	5 034	5 139	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299
Total	41 744	42 530	42 974	43 561	45 125	45 420	45 717	46 316	46 534	46 618

La Régie constate que les besoins de transport pour le service point à point augmentent de 1 265 MW, passant de 5 034 MW en 2014 à 6 299 MW en 2016.

(ii) Le Transporteur présente l'impact tarifaire du projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine et une augmentation des besoins de transport totalisant 1 550 MW. Cette croissance des besoins est la suivante : 188 MW en 2014, 452 MW en 2015, 90 MW en 2016, 345 MW en 2017, 229 MW en 2018, 82 MW en 2020 et 163 MW en 2021.

Demande :

30.1 Veuillez concilier la prévision de la croissance des besoins de transport de la référence (i), dont 1 265 MW pour le service point à point, avec les besoins de croissance reliés au projet de la Romaine identifiés à la référence (ii).

31. Références : (i) Pièce B-0029, HQT-10, document 2, page 7;
(ii) Dossier R-3738-2010, Décision D-2011-039, page 82.

Préambule :

(i) Le Transporteur indique « *qu'il anticipe que les besoins de transport de point à point à court terme surviendraient dans le cadre du service horaire à un niveau de réservation équivalent à l'année 2011. Ainsi, la prévision des besoins en énergie pour l'année 2012 est de 0,9 TWh.* »

(ii) Dans sa décision, « *La Régie demande au Transporteur de revoir sa méthodologie de prévision des besoins et revenus pour les services de point à point de court terme afin d'améliorer l'acuité des projections. Elle lui demande également de justifier, lors de ses prochaines demandes tarifaires, les écarts importants pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles.* »

Demande :

31.1 Veuillez présenter la méthodologie ayant mené à la conclusion présentée à la référence (i).

RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

32. Références : (i) Pièce B-0031, HQT-11, document 2, page 14 ;
(ii) Dossier R-3738-2010, Décision D-2011-039, page 108 ;
(iii) Rapport annuel 2010 du Transporteur, pièce HQT-2, document 14.

Préambule :

(i) Aux fins de la répartition des coûts par service de 2012, le Transporteur retire la puissance relative aux réservations pour livraison à HIGH, soit une quantité de 237 MW.

(ii) Dans le cadre de la décision D-2011-039, la Régie demandait au Transporteur de produire, lors du dépôt de son rapport annuel, une mise à jour du tableau de suivi des engagements d'achat de type Toulnustouc.

(iii) Le Transporteur a répondu à cette demande dans son rapport annuel.

Demandes :

32.1 La Régie constate que les informations fournies dans le rapport annuel ne concernent que l'année 2010. Veuillez déposer une projection des données relatives aux engagements d'achat de type Toulnustouc, sous le même format que la référence (iii), pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin.

32.2 Veuillez identifier dans ces projections les valeurs retirées aux fins de la répartition des coûts par service.

33. Références : (i) Pièce B-0028, HQT-10, document 1, page 6 ;
(ii) Dossier R-3669-2008, Décision D-2009-015, page 86.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne qu'en novembre 2010, il a mis en place son nouveau site OASIS.

(ii) À la référence (ii), la Régie prenait acte de l'assurance donnée par le Transporteur à l'effet que le nouveau système OASIS permettra de répondre aux besoins d'information concernant le calcul du facteur de répartition puissance-énergie, servant à la répartition du coût.

Demande :

33.1 Veuillez préciser si le nouveau site OASIS permet de répondre aux besoins d'informations concernant le calcul du facteur de répartition puissance-énergie.

TARIFICATION

Tarification services complémentaires

34. Références : (i) Pièce B-0028, HQT-10, document 1, page 8;
(ii) Dossier R-3549-2004, Décision D-2006-66, pages 29-30.

Préambule :

(i) « *Le service complémentaire de réglage de tension constitue actuellement le seul service complémentaire pour lequel des montants sont facturés à la clientèle des services de transport point à point*. »

(ii) *« Cette absence de besoin additionnel est déterminante dans la décision de reporter au moment opportun la modification de la méthodologie du prix de ces services pour s'écarter de la tarification au prix moyen. Une structure de marché particulière est créée par la Loi et le Décret concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale. Dans le cadre québécois, un client, le Distributeur, achète suffisamment de ces services complémentaires pour en assurer la disponibilité à l'ensemble de la clientèle du Transporteur. Qui plus est, l'achat de ces services est indissociable de son approvisionnement en électricité patrimoniale.»*

[…]

« Lorsque des services complémentaires additionnels seront requis au-delà de ceux acquis par le Distributeur en vertu du décret, la situation juridique et factuelle présentée à la Régie justifiera la revue de cette méthodologie. Pour l'instant, la modification de la détermination du prix de ces services, sans détermination suffisamment convaincante de leur valeur, sur la base d'un prix de marché, alors qu'aucun achat de service complémentaire n'a eu lieu et qu'aucun marché de tels services n'a été observé, n'apparaît pas raisonnable. Elle est, au mieux, prématurée. »

Demandes :

34.1 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit des besoins additionnels aux services complémentaires fournis par le Producteur qui sont présentement liés à l'approvisionnement du Distributeur.

34.2 Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur prévoit soumettre à la Régie une proposition de tarification concernant ces services complémentaires additionnels.

34.3 Veuillez préciser si les revenus provenant du service de réglage de tension, qui apparaissent à la référence (i), sont liés à un dépassement des services prévus dans le cadre des approvisionnements du Distributeur.

34.4 Dans l'affirmative, veuillez déposer l'entente concernant la fourniture et la tarification du service de réglage de tension concernant les besoins supplémentaires.

34.5 Veuillez fournir le détail des montants apparaissant à la référence (i).