

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

1 **OPTIMISATION DES INVESTISSEMENTS**

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

3 **Préambule :**

4

5 **« 2.4 Suivi proposé pour mesurer l'efficacité du Transporteur aux investissements**

6

7 *L'ensemble des pratiques gagnantes décrites précédemment contribue à l'efficacité du*
8 *Transporteur.*

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

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

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

30 **Demandes :**

31 **1.1** Veuillez déposer les gains d'efficacité aux investissements réalisés et prévus par
32 chantier pour la période 2008 à 2012.

33 **R1.1**

34 **Le Transporteur présente dans le tableau suivant les gains d'efficacité**
35 **réalisés et prévus aux investissements sur l'horizon 2008 à 2012, en**
36 **sus des gains générés par les investissements évités déjà fournis à**
37 **titre d'exemples dans ses demandes tarifaires antérieures, en lien avec**
38 **le déploiement de sa Planification intégrée.**

**Tableau R1.1
Gains d'efficacité aux investissements (excluant ceux liés à la
Planification intégrée) - Horizon 2008 à 2012**

MESURES D'EFFICACITE	GAINS RÉALISÉS 2008 (en M\$)	GAINS RÉALISÉS 2009 (en M\$)	GAINS RÉALISÉS 2010 (en M\$)	GAINS PRÉVUS 2011 (en M\$)	GAINS PRÉVUS 2012 (en M\$)
OPTIMISATION DES INVESTISSEMENTS					
Télemaintenance (projet Imagine)			0,3	1,2	3,8
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement				9,9	4,5
Mise en place d'ateliers de remise à neuf	2,3	2,0	1,6	(1)	(1)
Gouvernance des TI	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
GAINS TOTAUX AUX INVESTISSEMENTS (Excluant Planification intégrée)	12,3	12,0	11,9	21,1	18,3

(1): Cette mesure a été revue et le processus d'approvisionnement et de remplacement des disjoncteurs est dorénavant couvert par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

1

2 **1.2** Veuillez préciser si la proposition formulée implique de la part du Transporteur la
3 poursuite du suivi requis par la Régie quant aux gains d'efficacité aux
4 investissements par projet autre que les investissements évités.

5 **R1.2**

6 **La méthode de suivi proposée par le Transporteur permettra à la Régie**
7 **de mieux apprécier la performance du Transporteur quant à l'efficacité**
8 **des pratiques mises en place aux fins de la réalisation de ses projets**
9 **d'investissement.**

10 **Le Transporteur confirme qu'il poursuivra par ailleurs ses suivis en lien**
11 **avec les pratiques gagnantes toujours en cours au niveau des**
12 **investissements, dont la Télemaintenance (IMAGINE) et la Réingénierie**
13 **de sa chaîne d'approvisionnement, en vue d'assurer que ces projets**
14 **continueront de procurer des gains d'efficacité additionnels pour le**
15 **futur.**

16 **La mesure de ces gains par projet, sur une base annuelle, représente**
17 **néanmoins un exercice complexe, notamment du fait qu'il est difficile**
18 **de compiler les gains associés à chacun de ces projets sans en faire**
19 **un double comptage. Par ailleurs, le Transporteur a constaté que**
20 **certaines pratiques dont les résultats se sont avérés concluants,**
21 **comme la planification intégrée des interventions en pérennité et en**
22 **croissance, font maintenant partie intégrante de ses façons de faire en**
23 **matière de planification.**

24 **Tel que précisé plus amplement à la pièce HQT-3, Document 1, pages 6,**
25 **7 et 16 et aux réponses aux questions 1.4.1 et 1.4.2 suivantes, ce**
26 **constat milite en faveur d'une appréciation plus globale de l'efficacité**
27 **du Transporteur qui tient compte des défis liés à la gestion**
28 **d'investissements à la hausse et qui est évaluée dans une perspective**
29 **plus globale en dégagant les tendances plutôt qu'en effectuant une**
30 **évaluation ponctuelle des résultats.**

31 **En complément à sa proposition quant au suivi d'un indicateur global**
32 **pour apprécier sa performance en lien avec cet axe d'efficacité, le**
33 **Transporteur ajoute que la Régie pourrait, comme elle le fait d'ailleurs**

1 déjà, suivre l'efficiencia du Transporteur dans le cadre de ses
2 demandes d'autorisation des projets de 25 M\$ et plus, ses demandes
3 tarifaires, ses demandes d'autorisation de budgets d'investissements
4 pour les projets de moins de 25 M\$ et ses rapports annuels à la Régie,
5 tel que précisé à la pièce HQT-3, Document 1, page 16.

6 **1.3** La proposition du Transporteur comporte une comparaison de sa performance
7 globale par rapport à une moyenne composite des autres entreprises d'utilité
8 publique constituant l'échantillon. Veuillez discuter de la possibilité de présenter
9 la même information en ayant recours, pour chacune des années depuis 2005, à
10 une comparaison entre le Transporteur et l'ensemble des autres entreprises
11 (identifiées de façon anonyme au besoin) constituant l'échantillon pris
12 individuellement au lieu d'utiliser la moyenne composite telle que proposée.

13 **R1.3**

14 **La proposition mise de l'avant par le Transporteur, de concert avec ses**
15 **pairs canadiens, lui permettra dorénavant de faire une juste**
16 **comparaison de sa performance globale par rapport aux entreprises**
17 **oeuvrant dans le même domaine. La Régie bénéficiera de ce suivi aux**
18 **fins de ses travaux.**

19 **Par ailleurs, le Transporteur rappelle à la Régie qu'il ne pourra faire**
20 **suite à la possibilité envisagée par elle dans sa question. En effet, tel**
21 **qu'il en a déjà fait état dans le cadre de sa demande R-3549-2004, les**
22 **modalités de l'entente de confidentialité des participants du COPE de**
23 **l'ACÉ ne permettent pas au Transporteur de divulguer l'information de**
24 **manière individuelle, même si les noms des entreprises sont masqués.**

25 **Le Transporteur déposera sous peu copie d'une lettre de l'ACÉ à ce**
26 **sujet.**

27 **1.4** En ce qui a trait à la dimension d'efficiencia consistant à sécuriser les ressources
28 requises :

29 **1.4.1.** Veuillez élaborer sur les avantages et inconvénients qu'engendrerait, pour
30 la Régie, l'application de la proposition de suivi du Transporteur.

31 **R1.4.1**

32 **Dans un contexte où le Transporteur a mis en œuvre à ce jour de**
33 **nombreuses pistes d'optimisation de ses investissements, la difficulté**
34 **de retracer dans certains cas les gains projet par projet et la**
35 **complexité qui en résulte sont autant d'arguments qui militent en la**
36 **faveur de sa proposition d'un suivi global de son efficiencia en matière**
37 **d'investissement. Par ailleurs, cette méthode de suivi permet une**
38 **meilleure comparaison avec les autres entreprises canadiennes en**
39 **cette matière.**

40 **En effet, le Transporteur souligne que les tendances des dernières**
41 **années en termes de balisage canadien démontrent une volonté de**
42 **trouver des indicateurs globaux pour évaluer la performance des**
43 **entreprises de services publics d'électricité. Ainsi, plusieurs autres**
44 **entreprises canadiennes de services publics retiennent-elles aussi une**
45 **mesure globale pour évaluer la performance d'un transporteur, afin**

1 d'assurer une mesure comparable et équilibrée de la performance entre
2 transporteurs. En utilisant la mesure retenue par consensus par
3 l'ensemble des transporteurs canadiens participant au COPE, dont les
4 réseaux combinés couvrent plus de 85 % des réseaux de transport
5 d'électricité au Canada, le Transporteur ajoute à sa démonstration
6 d'efficacité cette comparabilité avec ses pairs. Ainsi, la Régie sera
7 encore mieux en mesure d'évaluer la performance du Transporteur
8 comparativement à celle de ses pairs.

9 Son application présente également les avantages suivants.

10 Premièrement, l'information présentée à la Régie quant aux pratiques
11 mises en place par le Transporteur pour investir est plus synthétisée.
12 Elle offre une meilleure compréhension des pratiques mises en place
13 aux fins d'optimisation des investissements. L'appréciation de ces
14 pratiques en sera donc plus complète et la Régie sera en mesure d'en
15 juger la pertinence notamment lors de son analyse des demandes
16 individuelles d'autorisation d'investissements déposées selon
17 l'article 73 de la LRÉ.

18 Deuxièmement, certaines pratiques mises en place aux fins
19 d'optimisation des investissements s'avèrent très porteuses en matière
20 d'efficacité tandis que d'autres le sont un peu moins. Une présentation
21 globale de l'efficacité du Transporteur permet donc de mieux
22 apprécier l'efficacité réelle du Transporteur dans son ensemble.

23 Troisièmement, la proposition du Transporteur permet d'éviter une
24 évaluation de l'efficacité projet par projet. Une telle évaluation
25 nécessite des analyses détaillées de scénarios pour des projets qui ne
26 se réaliseront ultimement pas et engendre donc des coûts non
27 nécessaires. Ainsi, l'évaluation de l'efficacité au moyen d'indicateurs
28 de suivi globaux a pour avantage de ne pas mobiliser des ressources
29 pour évaluer des coûts potentiellement évités. En effet, les coûts de
30 ces ressources pour estimer des projets qui ultimement ne verront pas
31 le jour, seront ainsi évités, réduisant conséquemment la valeur du
32 projet mis de l'avant par le Transporteur.

33 Enfin, s'il est un inconvénient à sa proposition de suivi, le Transporteur
34 reconnaît que les données sur lesquelles il va baser son analyse
35 seront uniquement rétrospectives. Toutefois, ces données permettront
36 à la Régie d'évaluer la performance du Transporteur au fil du temps, en
37 la comparant à celle de ses pairs, tout en mettant en relation les coûts
38 du Transporteur et la fiabilité du service qu'il livre.

39 **1.4.2.** Veuillez préciser les raisons pour lesquelles il ne serait plus pertinent de
40 poursuivre le suivi en ayant recours à une évaluation ponctuelle des
41 résultats comme ce fut le cas jusqu'à maintenant.

42 **R1.4.2**

43 Le groupe de travail mis sur pied par le Transporteur aux fins d'évaluer
44 la gestion intégrée de ses investissements, a examiné les méthodes de
45 calcul envisageables pour évaluer les gains de plusieurs pistes
46 d'efficacité, et a évalué les efforts à fournir pour les mettre en œuvre.

1 Parallèlement, des membres du groupe de travail ont travaillé dans le
2 cadre du COPE au développement d'une mesure adéquate qui permet
3 de quantifier et comparer la performance globale des transporteurs.

4 Voir également les réponses aux questions 1.2 et 1.4.1.

5 **1.4.3.** Veuillez élaborer sur les modalités et les paramètres qui permettraient à la
6 Régie de suivre l'évolution des pratiques gagnantes importantes du
7 Transporteur sans disposer des gains d'efficacité par chantier ni des coûts
8 évités aux investissements.

9 **R1.4.3**

10 En utilisant des indicateurs approuvés par les entreprises canadiennes
11 d'électricité, la Régie sera d'abord en mesure de suivre l'évolution des
12 retombées des principales pratiques gagnantes mises de l'avant par le
13 Transporteur. Par ailleurs, le Transporteur poursuivra le suivi
14 spécifique des gains d'efficacité de certaines pratiques gagnantes, tel
15 qu'indiqué en réponse à la question 1.2. Le Transporteur propose de
16 présenter régulièrement à la Régie l'évolution de son efficacité.

17 Le bien-fondé de cette démarche est également plus amplement décrit
18 dans les réponses aux questions 1.4.1 et 1.4.2.

19 **OPTIMISATION DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

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

22 **Préambule :**

- 23 (i) Tableau 1 Gains d'efficacité par domaine d'optimisation des CNE

Tableau 1
Gains d'efficacité 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'efficacité aux charges, pour mesures en cours dans l'année visée	5,8	6,0	10,8	16,4	6,6
<i>dont : Efficacité paramétrique (1%)</i>	5,8	6,0	6,3	6,4	6,6
<i>Efficacité additionnelle 2010-2011</i>			4,5	10,0	
Récurrence des mesures réalisées aux charges antérieurement à l'année visée					
<i>dont : Récurrence sur efficacité paramétrique (1%)</i>		5,4	11,4	22,2	38,6
<i>Récurrence sur efficacité additionnelle 2010-2011</i>		5,4	11,4	17,7	24,1
				4,5	14,5
Gains d'efficacité aux charges, incluant récurrence des mesures antérieures	5,8	11,4	22,2	38,6	45,2

24

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

7 **Demande :**

8 **2.1** En conformité avec l'extrait de décision en (ii), veuillez compléter le Tableau 1 en
9 (i) en intégrant, pour chacun des domaines d'optimisation (maintenance,
10 exploitation et activités de soutien et autres mesures de gestion), les gains
11 d'efficacité prévus et réalisés par chantier pour la période 2008-2012.

12 **R2.1**

13 **Tel que mentionné dans la décision D-2011-039, la Régie comprend que**
14 **le Transporteur doit disposer d'une certaine flexibilité dans la gestion**
15 **et la réalisation des gains d'efficacité. Cette approche permet des**
16 **interactions entre les divers intervenants impliqués dans un domaine**
17 **en ayant une vision globale de l'objectif à atteindre soit l'optimisation**
18 **des charges nettes d'exploitation. Dans ce contexte, toutes les**
19 **décisions et tous les gestes structurants qui en découlent visent à ne**
20 **jamais mettre à risque la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.**

21 **Cette démarche du Transporteur a d'ailleurs permis de générer des**
22 **gains d'efficacité additionnels de 4,5 M\$ pour l'année 2010, en plus du**
23 **montant de 6,3 M\$ initialement prévu représentant l'efficacité**
24 **paramétrique.**

25 **Le tableau R2.1 présente la ventilation des gains d'efficacité réalisés**
26 **pour chacun des chantiers pour la période 2008 à 2010.**

1
2

**Tableau R2.1
Gains d'efficacité réalisés par chantier 2008-2010 (M\$)**

DOMAINES ET CHANTIERS D'OPTIMISATION	Gains réalisés 2008 (M\$)	Gains réalisés 2009 (M\$)	Gains réalisés 2010 (M\$)
Maintenance	0,6	3,3	4,8
Ratio d'encadrement du support en territoire	0,6		
Stratégie de maintenance et autres mesures connexes		3,3	4,8
Exploitation	2,4	0,8	1,0
Téléconduite du réseau - Centre de téléconduite	1,1		
Optimisation de l'exploitation des installations	1,3		
Plan d'évolution de l'exploitation et autres mesures connexes		0,8	1,0
Activités de soutien et autres mesures de gestion	2,8	1,9	5,0
Optimiser les coûts d'opération TI - Fusion des centres informatiques	1,8		
Centralisation des besoins TI - services professionnels	0,5		
Centralisation des besoins TI - matériel informatique et bureautique	0,5		
Optimisation des activités de soutien et autres mesures de gestion		1,9	3,5
Efficacité des fournisseurs internes			1,5
Gains d'efficacité aux charges, pour mesures en cours dans l'année visée	5,8	6,0	10,8
dont: Efficacité paramétrique (1%)	5,8	6,0	6,3
Efficacité additionnelle 2010			4,5
Récurrence des mesures réalisées aux charges antérieurement à l'année visée		5,4	11,4
dont: Récurrence sur efficacité paramétrique (1%)		5,4	11,4
Gains d'efficacité aux charges, incluant récurrence des mesures antérieures	5,8	11,4	22,2

3

À compter de 2011, le Transporteur a procédé au regroupement des différentes mesures par domaine d'optimisation, de façon à éliminer les possibles chevauchements dans la mesure des gains inhérents à ces mesures. Le suivi des gains d'efficacité a donc été revu par domaine à compter de cet exercice. Cette façon de mesurer les gains garantit l'intégralité et la bonne évaluation des montants liés à chaque domaine.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

Pour l'année 2012, le Transporteur travaille actuellement à identifier et attribuer les gains attendus par domaine d'efficacité. Pour cette raison, la présentation par domaine n'est pas disponible actuellement.

14

15

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

16

Préambule :

17

18

19

- (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

1 immobilisations pourraient accentuer l'importance relative des investissements par
2 rapport aux CNE dans les revenus requis du Transporteur.

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

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

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

15 **Demandes :**

16 **3.1** Veuillez confirmer que le maintien de l'objectif d'efficacité à son niveau actuel
17 de 1 % tel que proposé en (i) a pour résultante de ne pas tenir compte des gains
18 d'efficacité additionnels dans le cadre de l'approche paramétrique.

19 **R3.1**

20 **Le Transporteur le confirme, tel que plus amplement mentionné en**
21 **réponse à la question 2.1.**

22 **Voir également la réponse à la question 3.2.**

23 **3.2** En vous référant à (ii), veuillez expliquer pourquoi l'approche du Transporteur est
24 préférable à un ajustement de l'objectif d'efficacité de manière à refléter la
25 réalisation de gains d'efficacité additionnels dans le cadre de l'approche
26 paramétrique.

27 **R3.2**

28 **Dans sa décision D-2008-019, la Régie a demandé au Transporteur de**
29 **développer, pour l'examen des charges d'exploitation, un outil de**
30 **référence à partir d'une approche globale de type paramétrique.**
31 **L'objectif premier de la formule est de renseigner la Régie sur**
32 **l'évolution des charges nettes d'exploitation (CNE) en relation avec**
33 **l'inflation et le niveau d'activité du Transporteur. Si les CNE croissent à**
34 **un rythme égal ou inférieur à l'inflation, après prise en compte du**
35 **niveau d'activité du Transporteur, il sera permis d'en déduire qu'elles**
36 **n'exercent pas de pression structurelle à la hausse sur les coûts**
37 **unitaires de transport et donc sur les tarifs, dans une perspective à**
38 **court et moyen termes.**

39 **Dans sa décision D-2009-015, la Régie a approuvé une approche**
40 **globale de type paramétrique, dont le paramètre d'efficacité a été fixé à**
41 **1 % de gains d'efficacité nets récurrents sur les CNE. Cet effort doit**
42 **être apprécié en relation avec les deux premiers paramètres de la**
43 **formule, soit l'inflation et le niveau d'activité.**

1 Dans ses décisions D-2010-032 et D-2011-039, la Régie a réitéré le
2 maintien de l'objectif global de gains d'efficience à 1 % sur les CNE
3 sous son contrôle de gestion. Elle mentionne dans sa décision
4 D-2010-032 à la page 19 :

5 *« La Régie est d'avis qu'aucun changement significatif n'a été observé
6 dans la structure de coût du Transporteur au cours de la dernière
7 année. De plus, les besoins croissants en immobilisations pourraient
8 accentuer l'importance relative des investissements par rapport aux
9 CNE dans le revenu requis du Transporteur ».*

10 Le contexte dans lequel évolue le Transporteur aux fins de la présente
11 demande est similaire à celui observé ces dernières années. En effet,
12 aucun changement significatif n'a été observé dans la structure de
13 coût du Transporteur au cours de la période 2010 à 2012.

14 Également, le Transporteur souhaite réitérer le fait que 75 % des
15 revenus requis proviennent du coût de ses investissements. Aussi,
16 l'optimisation des activités du Transporteur liées à la réalisation de ses
17 investissements demeure l'axe central des mesures d'efficience
18 privilégiées tout en déployant, il importe de le rappeler, d'importants
19 efforts d'optimisation de ses charges d'exploitation. Ces efforts sont
20 d'autant plus ambitieux lorsque pris en compte le contexte dans lequel
21 évolue le Transporteur, lequel est caractérisé notamment par la
22 croissance.

23 Par ailleurs, le niveau d'efficience que le Transporteur pense pouvoir
24 livrer ne doit pas se faire au détriment de la qualité, de la fiabilité du
25 service ou de la satisfaction de notre clientèle. Un juste équilibre doit
26 ainsi prévaloir afin de pas compromettre cet objectif. Le maintien de
27 l'objectif d'efficience à son niveau actuel de 1 % permet d'assurer cet
28 équilibre tout en offrant au Transporteur la possibilité de faire encore
29 mieux sans pour autant compromettre la fiabilité de son service.

30 Suivant ce qui précède, il importe que le Transporteur dispose d'une
31 flexibilité dans la gestion et la réalisation des gains d'efficience
32 attendus afin de se prémunir contre certains risques qui pourraient
33 limiter ses gains d'efficience.

34 Enfin, le Transporteur réitère qu'il est résolument engagé dans une
35 démarche d'efficience structurée visant l'amélioration continue de ses
36 processus de travail et considère juste et raisonnable de maintenir
37 l'objectif global de gains d'efficience sur les CNE sous son contrôle de
38 gestion à 1 % de gains d'efficience nets récurrents sur les CNE pour
39 l'année témoin 2012.

40 **3.3** Veuillez estimer à quel niveau devrait être porté l'objectif d'efficience afin de
41 refléter la récurrence des gains d'efficience additionnels en 2012 et les années
42 suivantes.

43 **R3.3**
44 **Voir la réponse à la question 3.2.**

1 **GESTION INTÉGRÉE DES INVESTISSEMENTS**

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

4 **Préambule :**

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

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

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

24 **Demandes :**

25 **4.1** Veuillez indiquer si, au terme de son analyse, le groupe de travail sur la gestion
26 intégrée des investissements a produit un rapport.

27 **R4.1**

28 **Tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2011-039 (dossier**
29 **R-3738-2010), le Transporteur a fait rapport, à la pièce HQT-3,**
30 **Document 1 du présent dossier, de l'état d'avancement des travaux du**
31 **groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements.**

32 **En complément à ces éléments, le Transporteur apporte les précisions**
33 **suyantes quant à la réalisation de ces travaux et aux conclusions qui**
34 **en découlent.**

35 **Ces travaux visaient alors à formaliser et systématiser le calcul des**
36 **investissements évités découlant de cette gestion intégrée. Le groupe**
37 **de travail a ainsi analysé les solutions retenues de divers projets et des**
38 **plans d'évolution afin d'évaluer les méthodes de calcul envisageables,**
39 **en vue de dégager la valeur des investissements évités associée à**
40 **chacune des solutions retenues.**

- 1 Cette analyse a permis au Transporteur de vérifier l'efficacité des
2 efforts consacrés depuis la mise en place de cette planification
3 intégrée. Des exemples d'investissements évités ont d'ailleurs été
4 fournis dans les demandes tarifaires antérieures du Transporteur.
- 5 Néanmoins, compte tenu du fait que la planification intégrée fait
6 maintenant partie intégrante de ses façons de faire, il est apparu que
7 ces méthodes de calcul étaient particulièrement difficiles à mettre en
8 œuvre dans ce nouveau contexte et que celles-ci ne procurent pas une
9 vue globale des efforts d'optimisation du Transporteur, au niveau des
10 coûts associés à ses investissements. D'autant plus que d'autres
11 pratiques gagnantes en vue d'optimiser les investissements ont été
12 mises en place par le Transporteur au fil du temps et que ces pratiques
13 procurent également des gains d'efficacité difficiles à isoler par projet
14 (ex. Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, IMAGINE).
- 15 En parallèle, des membres du groupe de travail ont poursuivi leurs
16 discussions avec les membres du COPE, en lien avec le
17 développement d'une mesure adéquate qui permettrait de quantifier et
18 de comparer la performance globale des transporteurs.
- 19 La proposition du Transporteur d'un suivi global de son efficacité en
20 matière d'investissement, au moyen d'un indicateur combinant la
21 performance relative au coût et celle relative à la fiabilité lui permettant
22 de comparer ses résultats à ceux de ses pairs, découle de ces
23 consultations.
- 24 Voir également la réponse à la question 1.4.2.
- 25 **4.2** Le cas échéant, veuillez déposer le rapport d'analyse effectué par le groupe de
26 travail sur la gestion intégrée des investissements, tel que demandé à la référence
27 (ii).
- 28 **R4.2**
29 **Voir la réponse à la question 4.1.**
- 30 **4.3** Veuillez préciser si les travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des
31 investissements se poursuivront au-delà des conclusions de son analyse. Si oui,
32 veuillez préciser quel sera son mandat.
- 33 **R4.3**
34 **Le groupe de travail a finalisé son analyse en lien avec la gestion**
35 **intégrée des investissements. Il poursuivra néanmoins ses suivis avec**
36 **le groupe de balisage dans le cadre du COPE.**
- 37 **Par ailleurs, si le présent contexte évoluait dans le temps, le**
38 **Transporteur serait disposé à procéder aux analyses complémentaires**
39 **jugées nécessaires, selon les souhaits exprimés par la Régie.**
- 40 **4.4** Veuillez élaborer sur la constatation en (i) à l'effet que « *les pratiques ou projets*
41 *d'efficacité n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et que le*

1 *cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles*
2 *à capter. » Veuillez illustrer de telles situations par des exemples concrets.*

3 **R4.4**

4 **Plusieurs initiatives peuvent être simultanément déployées afin**
5 **d'optimiser la réalisation d'un projet d'investissement. De ce fait, la**
6 **quantification des gains procurés par chacune d'entre elles est difficile**
7 **à capter et ne procure pas, prise individuellement, une mesure juste**
8 **des retombées des efforts d'efficience mis en place. Ce constat, auquel**
9 **sont arrivés le Transporteur et les membres du COPE, est à l'origine de**
10 **la proposition du Transporteur d'évaluer globalement l'efficience aux**
11 **investissements. Cette constatation peut être illustrée par les exemples**
12 **suivants.**

13 **Un exemple de pratique qui n'apporte pas un gain uniforme dans le**
14 **temps est le déploiement de la planification intégrée. En effet, les**
15 **besoins en pérennité sont établis pour chaque année en fonction de la**
16 **stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur et ses**
17 **outils afférents. Les besoins en croissance dépendent des besoins de**
18 **croissance de la charge locale et d'intégration de la production, qui**
19 **dépendent pour leur part de la conjoncture économique du Québec**
20 **notamment.**

21 **Lorsque cela est possible, le Transporteur cumule ces deux facettes de**
22 **la planification, ce qui engendre parfois des gains d'efficience qui ne**
23 **sont pas toujours uniformes dans le temps.**

24 **L'évaluation des besoins de croissance à attacher à ceux de pérennité**
25 **est toujours faite au cas par cas.**

26 **Concernant les gains difficiles à capter, un exemple de pratique est la**
27 **création d'une deuxième école de monteurs. L'effectif que cette**
28 **dernière formera devrait permettre d'éviter un échauffement du marché**
29 **prévisible si les ressources humaines requises pour réaliser le niveau**
30 **d'investissements souhaités ne sont pas disponibles. Toutefois, la**
31 **contribution de cette initiative aux gains d'efficience ne peut être**
32 **quantifiable sans modèle économique car l'impact financier dépend du**
33 **moment dans le temps où les monteurs seront appelés, des besoins en**
34 **investissements à ce moment-là, etc.**

35 **La contribution de ces différentes initiatives pourrait affecter**
36 **favorablement un seul projet et il est extrêmement laborieux de retracer**
37 **pour chacune d'elle leur contribution respective à l'optimisation du**
38 **coût de ce projet.**

39 **Voir également la réponse à la question 1.4.1.**

1 **OBJECTIFS CORPORATIFS**

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

3 **Préambule :**

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

11 **Demandes :**

12 **5.1** Veuillez préciser quel était le périmètre antérieur et le périmètre actuel de cet
13 objectif de conformité.

14 **R5.1**

15 **Périmètre de l'objectif de 2010 :**

- 16 • Inclusion des non-conformités aux normes de fiabilité de la
17 NERC et non-conformités aux critères et répertoires de
18 fiabilité du NPCC ;
- 19 • Exclusion des normes de fiabilité de la NERC concernant la
20 protection des infrastructures critiques (« CIP »),
21 l'implantation de ces normes étant en cours en 2010 en vertu
22 du plan d'implantation de la NERC.

23 **Périmètre de l'objectif de 2011 :**

- 24 • Inclusion des non-conformités aux normes de fiabilité de la
25 NERC et non-conformités aux critères et répertoires de
26 fiabilité du NPCC, confirmées par le NPCC à la suite d'une
27 perturbation du réseau, d'une enquête de conformité ou d'un
28 audit de conformité ;
- 29 • Exclusion des non-conformités décelées par le Transporteur
30 suite à son évaluation avant impact sur la fiabilité du réseau
31 et désignées dans cet objectif par l'expression « des
32 déclarations volontaires de non-conformité » ;
- 33 • Inclusion des normes de fiabilité de la NERC concernant la
34 protection des infrastructures critiques (« CIP »).

35 **5.2** Étant donné l'importance de cet objectif dans l'évaluation de la performance du
36 Transporteur, veuillez préciser quel est l'impact de l'exclusion des déclarations
37 volontaires de non-conformité sur l'atteinte des objectifs de performance du
38 Transporteur.

1 **R5.2**

2 L'impact de l'exclusion des déclarations volontaires de non-conformité
3 sur l'atteinte des objectifs de performance du Transporteur permet
4 d'encourager davantage les gestionnaires à prévenir et communiquer
5 les non-conformités. Cela s'inscrit dans la poursuite d'une culture de
6 fiabilité du réseau à long terme, afin d'assurer la qualité du service de
7 transport d'électricité, en conformité avec la mission de base du
8 Transporteur et le Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec.

9

BALISAGE COPE

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

11 **Préambule :**

12 *« Tel qu'il appert à la figure 7, les dépenses totales du Transporteur en 2009 par rapport*
13 *à la valeur de l'actif postes sont légèrement supérieures à la moyenne des résultats des*
14 *participants. Cependant, en excluant les investissements liés à la phase 1 de*
15 *l'interconnexion avec l'Ontario, les dépenses totales du Transporteur sont inférieures à*
16 *la moyenne des résultats des participants.*

17 *La figure 9 permet de constater que les dépenses d'investissements du Transporteur par*
18 *la valeur de l'actif postes ont augmenté de façon significative passant de 4,54% en 2008*
19 *à 8,22% en 2009. En excluant la mise en service de la phase 1 de l'interconnexion avec*
20 *l'Ontario, la valeur aurait été de 5,5%. »*

21 **Demande :**

22 **6.1** Veuillez préciser les raisons pour lesquelles, dans le cadre du balisage COPE, la
23 Régie devrait considérer le ratio des dépenses d'investissements par la valeur de
24 l'actif poste en soustrayant la phase 1 de l'interconnexion avec l'Ontario des
25 dépenses d'investissements du Transporteur comme base de comparaison de sa
26 performance par rapport aux autres participants.

27 **R6.1**

28 **Bien que la présente question traite du balisage COPE, la référence**
29 **amène le Transporteur à conclure qu'il doit interpréter la question en**
30 **fonction du balisage de PA Consulting.**

31 **Le Transporteur considère la phase 1 du projet de l'interconnexion**
32 **avec l'Ontario comme un investissement exceptionnel, unique et**
33 **particulier dans son réseau, d'où sa proposition d'en exclure les coûts**
34 **associés aux fins de la comparaison de sa performance par rapport**
35 **aux autres participants. À titre indicatif quant au caractère**
36 **exceptionnel, unique et particulier de ces coûts, dans les rapports**
37 **intitulés *Long-Term Reliability Assessment* de la NERC de 2009 et 2010,**
38 **l'interconnexion avec l'Ontario de 1 250 MW est la seule interconnexion**
39 **qui a été construite.**

Figure R7.1

	2011		
	Beauceville / Ste-Marie	Eoliennes 2000 MW	Total
Revenus requis du service M\$	1,0	3,8	4,8
Rendement sur la base de tarification	0,5	2,2	2,8
Base de tarification	7,1	30,5	37,5
Coût moyen pondéré du capital	7,374%	7,374%	7,374%
Dépenses nécessaires à la prestation du service	0,5	1,5	2,1
Charges nettes d'exploitation	0,4	0,7	1,1
Amortissement	0,1	0,8	1,0

1

2

3

Bien que ces deux projets furent approuvés en 2010, l'illustration suivante peut être faite.

4

5

6

7

8

9

10

11

En posant l'hypothèse d'une autorisation de ces projets après la décision D-2011-039 mais avant le dépôt de la présente demande (soit, entre le 5 avril 2011 et le 2 août 2011), le montant retranché des revenus requis de 2011 imputé au compte se serait élevé à 4,8 M\$ plus un rendement associé de 0,3 M\$ (4,8 M\$ x 7,205 %), le tout totalisant une somme de 5,1 M\$. Ainsi, selon la modalité prévue à la référence (i) 1), cette somme aurait été intégrée en totalité dans les revenus requis de 2012 au moment du dépôt de la présente demande.

12

13

14

15

16

17

18

19

En posant l'hypothèse d'une autorisation de ces projets en 2011 après le dépôt de la présente demande (soit, entre le 1^{er} août 2011 et le 1^{er} janvier 2012, cette somme serait intégrée, selon la modalité prévue à la référence (i) 2), dans les revenus requis de 2012 au moment du dépôt par le Transporteur de la mise à jour des données suite à la décision préliminaire de la Régie visant la présente demande. Le Transporteur estime par ailleurs que les cas visés par cette modalité devraient être rarissimes.

20

21

22

Enfin, aux fins de cette illustration, le Transporteur précise qu'aucune imputation au compte de frais reportés ne serait effectuée si ces projets étaient autorisés après l'année 2011.

23

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

24

25

R7.2

26

27

28

29

30

Suivant l'illustration utilisée en réponse à la question 7.1, les valeurs utilisées selon les modalités approuvées par la Régie à la référence (ii) seraient fondées sur des données de quatre mois réels et de huit mois projetés pour l'année 2011 à titre d'année de base d'une demande tarifaire 2012 alors que les modalités proposées par le Transporteur

1 sont fondées sur les données originales de l'année 2011 à titre d'année
2 témoin de la demande tarifaire 2011.

3 Les modalités proposées par le Transporteur portent uniquement sur
4 l'aspect des délais d'autorisation de projets et leur impact sur les
5 revenus requis d'une année témoin donnée. Ainsi, ces modalités visent
6 à replacer le Transporteur dans une position où il était justifié d'inclure
7 le montant retranché dans le calcul des revenus requis de l'année
8 témoin originale. Cette approche respecte le principe fondamental
9 selon lequel les tarifs doivent être établis sur la base de données
10 projetées. L'établissement de revenus requis fondés sur des données
11 de quatre mois réels et de huit mois projetés ne sert habituellement
12 que d'assise plus précise pour la projection suivante de l'année témoin
13 projetée mais le point de repère à des fins de comparaison n'a pas pour
14 effet d'ajuster les revenus requis de la seule année témoin projetée
15 servant à l'établissement de nouveaux tarifs.

16 **7.3** Veuillez indiquer quelle serait la position du Transporteur face à l'application des
17 mêmes modalités ayant été approuvées pour le Distributeur à la référence (ii).

18 **R7.3**

19 **Le Transporteur prendrait acte de la décision de la Régie bien qu'il**
20 **estime que les modalités qu'il propose sont justes et simples**
21 **d'application.**

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

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

26 **Préambule :**

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

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

35 [280] *Cependant, la Régie est d'avis que pour l'année témoin 2011, les actifs*
36 *stratégiques ne servent pas à l'exploitation du réseau de transport. Elle considère que*
37 *l'inclusion, dans la base de tarification 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs*

1 *projets d'investissements, ne favoriserait pas un traitement équitable entre les*
2 *générations de clients.*

3 *[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à*
4 *partir du moment où les projets seront en exploitation. Le reclassement proposé par le*
5 *Transporteur favoriserait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de*
6 *service pour l'année témoin 2011.*

7 *[282] La Régie est d'avis que les actifs stratégiques liés aux projets d'investissements*
8 *doivent être autorisés sous l'article 73 de la Loi au moment où le projet d'investissement*
9 *sera soumis à la Régie.*

10 *[283] En conséquence, la Régie rejette la demande de reclassement de 32 M\$ proposée*
11 *par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2011. »*

12 **Demande :**

13 **8.1** Veuillez expliquer en quoi la proposition du Transporteur citée à la référence (i)
14 est conforme à la décision de la Régie de ne faire supporter des coûts à la clientèle
15 qu'à partir du moment où les projets seront en exploitation (référence (ii)).

16 **R8.1**

17 **Le Transporteur considère sa proposition conforme à la décision**
18 **D-2011-039 de la Régie du fait que les stocks d'équipements**
19 **stratégiques ne font pas partie de sa base de tarification. Ils ne seront**
20 **inclus dans la base de tarification qu'à partir du moment où les projets**
21 **auxquels ils auront été transférés seront mis en service après avoir été**
22 **préalablement autorisés conformément à l'article 73 de la LRÉ.**

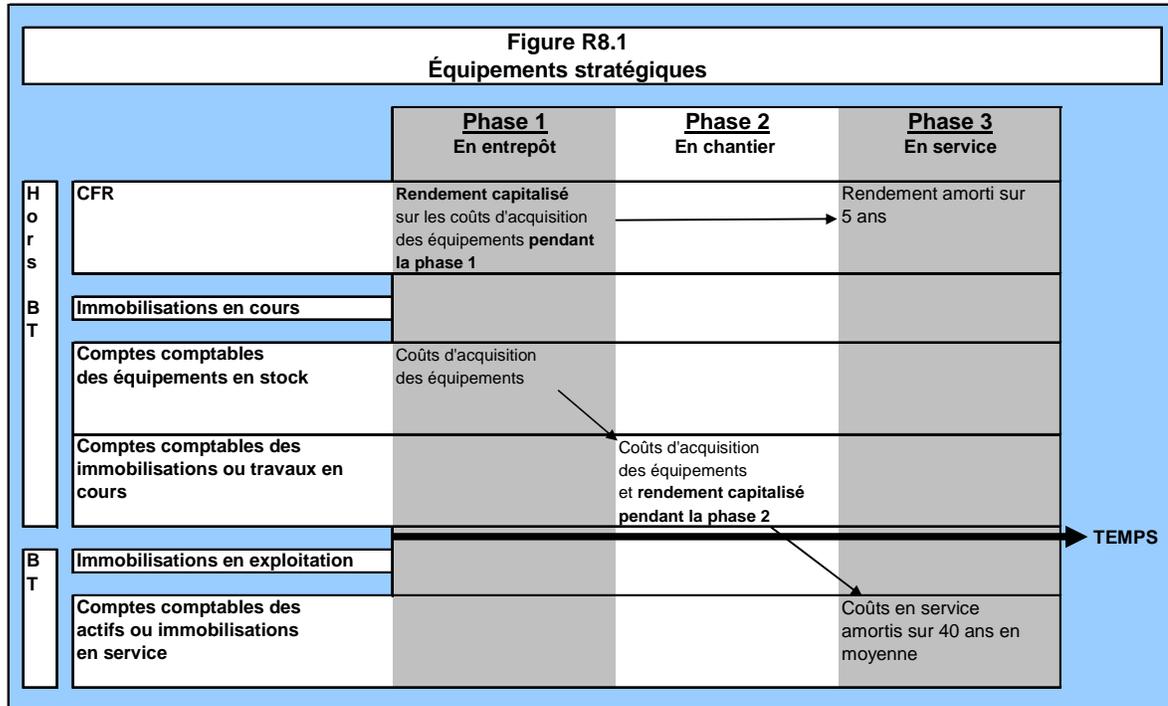
23 **L'utilisation du compte de frais reportés hors base que le Transporteur**
24 **propose fait en sorte que le montant du rendement capitalisé des actifs**
25 **stratégiques est dissocié, aux fins de la comptabilité réglementaire, du**
26 **coût d'acquisition des équipements visés.**

27 **Au soutien de sa position, le Transporteur souhaite préciser et illustrer**
28 **à la Régie ce qui suit :**

- 29
 - 30 • **La période de détention d'équipements stratégiques se déroule**
31 **en trois phases successives distinctes jusqu'à leur mise en**
32 **service :**
 - 33 1. **une détention en entrepôt ;**
 - 34 2. **une détention aux chantiers, soit à partir du moment où les**
35 **équipements sont transférés aux projets en cours de**
36 **construction jusqu'à leur mise en service, et**
 - 37 3. **une détention à titre d'équipements en exploitation, soit à**
38 **partir du moment où les projets sont mis en service.**
 - 39 • **Au cours des phases 1 et 2, les stocks d'équipements**
stratégiques ne sont pas intégrés à la base de tarification et

1 partant, leurs coûts ne sont pas supportés par la clientèle du
2 Transporteur.

3 La figure R8.1 illustre les propos du Transporteur.



4
5 La proposition du Transporteur ne porte que sur le rendement
6 capitalisé pendant la phase 1 décrite plus avant. Ce rendement
7 représente le coût de financement des équipements visés uniquement
8 lié à la période de leur détention en entrepôt que le Transporteur doit
9 supporter et qu'il vise, en toute équité, à récupérer au moyen d'un
10 compte de frais reportés.

11 Ce traitement est d'ailleurs conforme à celui reconnu pour les travaux
12 en cours dans la décision D-2002-95 quant au rendement capitalisé. En
13 effet, tant pour les travaux en cours que pour le traitement proposé
14 quant aux actifs stratégiques, le montant lié au rendement capitalisé
15 est exclu de la base de tarification et la clientèle n'en supportera le coût
16 que lorsqu'elle en consommera les bénéfices, soit à compter du
17 moment où ils seront utilisés et mis en service.

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

4 **Préambule :**

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

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

15 [...]

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

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

24 **Demandes :**

25 **9.1** Veuillez justifier la demande à la référence (i), soit la création d'un CFR hors base
26 servant à l'inscription du rendement relatif à la période de détention des actifs en
27 entrepôt, en prenant en considération la décision de la Régie à la référence (iii).

28 **R9.1**

29 **Tel qu'illustré dans la réponse à la question 8.1, le compte de frais**
30 **reportés sera cumulé de façon identique aux travaux en cours,**
31 **également hors base de tarification conformément à la décision**
32 **D-2002-95 quant au montant du rendement capitalisé. Ce montant étant**
33 **exclu de la base de tarification, la clientèle ne supportera donc ce coût**
34 **que lorsqu'elle en consommera les bénéfices.**

35 **9.2** À la référence (ii), la Régie comprend que le Transporteur indique qu'une certaine
36 carence existe quant à la prise en compte dans un CFR, des coûts de financement
37 des équipements pendant la période de leur entreposage, carence qui, de l'avis du
38 Transporteur, doit être corrigée.

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

5 **R9.2**

6 **En réponse à cette question, le Transporteur souhaite préciser à la**
7 **Régie ce qui suit.**

8 **La carence dont le Transporteur fait état à la référence ii) est à l'effet**
9 **qu'à défaut d'autoriser le traitement qu'il propose, il ne serait pas**
10 **compensé pour les coûts de financement associés à la période de**
11 **détention des équipements stratégiques acquis afin d'assurer, en**
12 **temps opportun, la réalisation de ses projets d'investissements. À cet**
13 **égard, il importe de rappeler que la Régie a reconnu le bien-fondé de la**
14 **mise en place de la chaîne d'approvisionnement dans sa décision**
15 **D-2011-039. Elle y mentionne que :**

16 *« [279] La Régie reconnaît le bien-fondé de la stratégie du Transporteur*
17 *pour garantir la disponibilité des équipements d'appareillage majeur aux*
18 *moments critiques pour la réalisation des projets d'investissements du*
19 *Transporteur, afin d'éviter des retards dans la mise en exploitation des*
20 *projets. » [nous soulignons]*

21 Cette pratique gagnante permet donc au Transporteur d'acquérir et
22 d'avoir à sa disposition en temps opportun les équipements
23 normalisés nécessaires à la réalisation des nombreux projets
24 d'investissements en cours ou qu'il envisage pour répondre
25 notamment aux besoins de croissance de la demande et de pérennité
26 du réseau.

27 De ce fait, l'acquisition d'équipements stratégiques à l'exploitation du
28 réseau de transport, notamment d'équipements normalisés, confère au
29 Transporteur non pas « *une incertitude durant sa période de détention*
30 *quant à son attribution à un projet d'investissement futur* » mais plutôt
31 la certitude qu'il est utile à l'exploitation du réseau de transport et qu'il
32 sera utilisé à cette fin au seul bénéfice de sa clientèle, le tout
33 conformément aux trois phases menant à leur mise en service plus
34 amplement décrites à la réponse R8.1 précédente.

35 En somme, le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que :

- 36 • Les équipements stratégiques dont le rendement relatif à leur
37 période de détention en entrepôt sera reflété au compte de frais
38 reportés seront intégrés avec certitude à des projets du
39 Transporteur, lesquels seront autorisés par la Régie ;
- 40 • Le Transporteur encourt des frais de financement alors que
41 l'équipement visé est en entrepôt au cours de la phase 1 plus
42 amplement décrite dans la réponse à la question 8.1 ;
- 43 • Après la période de détention en entrepôt, soit à la phase 2 plus
44 amplement décrite dans la réponse à la question 8.1, il y a
45 nécessairement une attribution d'équipements stratégiques à

1 des projets d'investissements autorisés par la Régie
2 conformément aux dispositions de la LRÉ ;

3 • Enfin, dès qu'une attribution (transfert) d'un équipement
4 stratégique est effectuée à un projet d'investissement particulier
5 en cours de construction, son coût d'acquisition et les frais
6 financiers associés à celui-ci suivront le processus comptable
7 habituel jusqu'à la mise en service du projet.

8 **9.3** Dans la mesure où un équipement entreposé chez le Transporteur n'est pas encore
9 associé à un projet d'investissement ayant été déposé auprès de la Régie, veuillez
10 expliquer comment cet équipement peut être considéré comme utile à la prestation
11 du service.

12 **R9.3**

13 La Régie considère, règle générale, que les actifs acquis par le
14 Transporteur sont utiles à l'exploitation du réseau de transport
15 lorsqu'ils sont mis en service et partant, utilisés. Dès lors, ils peuvent
16 être intégrés à la base de tarification du Transporteur.

17 L'approche proposée par le Transporteur ne remet pas en cause cette
18 pratique, il importe de le rappeler.

19 D'abord, tel que démontré aux réponses aux questions 8.1 et 9.2, les
20 équipements acquis par le Transporteur dans le cadre de sa chaîne
21 d'approvisionnement seront nécessairement associés à des projets
22 d'investissement qui auront fait l'objet d'autorisations de la Régie
23 conformément à la LRÉ.

24 Le Transporteur, lorsqu'il acquiert ces équipements stratégiques qui
25 sont nécessaires et utiles à la réalisation de sa mission de base, agit de
26 façon prudente comme gestionnaire d'un actif de grande valeur qu'est
27 le réseau de transport. Le Transporteur rappelle qu'il s'agit
28 d'équipements stratégiques qui ont pour seule vocation d'être installés
29 sur le réseau de transport dans des délais critiques à la réalisation des
30 projets. À l'évidence, compte tenu du contexte international
31 d'approvisionnement auquel il doit s'adapter, le Transporteur se voit
32 dans l'impossibilité de faire coïncider parfaitement la date de livraison
33 par le fournisseur et la date de livraison d'un équipement au chantier
34 qui en fera usage.

35 Dans un environnement mondial qui tend vers une forte demande et
36 face à un horizon où les projets d'investissements, en pérennité et en
37 croissance, se multiplient sur son réseau de transport, le Transporteur
38 doit poser des gestes positifs afin de s'assurer de disposer en temps
39 opportun des équipements stratégiques requis pour la poursuite de
40 ses activités. Il s'agit là d'une pratique gagnante dans l'industrie. Or,
41 ces équipements stratégiques impliquent des déboursés importants et
42 il est indiscutable qu'ils seront, au moment opportun, installés sur le
43 réseau de transport. Leur acquisition en temps opportun leur confère
44 ainsi le caractère utile à l'exploitation du réseau de transport.

1 Comme mentionné précédemment, l'optimisation de la chaîne
2 d'approvisionnement en équipements évite des retards dans la
3 réalisation de projets, et possiblement des coûts supplémentaires en
4 découlant. De l'avis du Transporteur, l'utilité de cette mesure
5 d'efficience, caractérisée par la mobilité des équipements expliquée à
6 la réponse à la question 9.2, ne fait aucun doute.

7 Le Transporteur soumet que ce coût de financement représente dans
8 les faits un coût assurant une mise en service à temps équivalant à une
9 prime d'assurance. Le Transporteur soutient également que l'avantage
10 d'une mise en service à temps est un avantage ponctuel pour la
11 clientèle qui se consomme au moment de la mise en service et non un
12 avantage qui se consomme au cours de la durée de vie utile
13 d'équipements en exploitation par une charge d'amortissement de leur
14 coût.

15 Le Transporteur est par ailleurs d'avis que ce coût de financement fait
16 partie des dépenses nécessaires à la prestation du service d'une année
17 donnée dans la mesure où il peut raisonnablement être associé à des
18 mises en service réalisées dans cette année. C'est la raison pour
19 laquelle le Transporteur propose une période de disposition sur cinq
20 ans car, tel que mentionné à la page 12 de la pièce HQT-4, Document 4
21 « *le Transporteur estime que les stocks d'équipement détenus au*
22 *cours d'une année donnée sont susceptibles d'être inclus dans les*
23 *coûts de projets d'investissements qui seront mis en service au cours*
24 *des cinq années suivantes* », soit au cours des années où l'avantage
25 ponctuel pour la clientèle est susceptible d'être consommé.

26 Aussi, le Transporteur estime juste et équitable que ses coûts de
27 financement soient inscrits à un compte de frais reportés hors base
28 pour lequel il est en droit de recevoir un rendement durant sa période
29 de détention.

30 Le Transporteur soumet que le cadre réglementaire doit prendre en
31 compte ce contexte afin que le Transporteur puisse continuer de
32 desservir sa clientèle avec le même niveau de qualité et au meilleur
33 coût. La mise en place d'un compte de frais reportés constitue l'outil
34 réglementaire privilégié à cette fin.

35 **9.4** Veuillez présenter et expliquer les avantages et les inconvénients pour la clientèle
36 de procéder au traitement réglementaire proposé à la référence (i).

37 **R9.4**

38 L'avantage le plus évident pour la clientèle du Transporteur de la
39 constitution d'un stock d'équipements stratégiques est l'assurance de
40 la mise en exploitation à temps de ses nombreux projets
41 d'investissement dont elle bénéficie. Ces mises en exploitation
42 pourraient, et l'expérience du passé permet d'arriver à cette
43 conclusion, être retardées en raison des délais causés par des
44 indisponibilités de fabrication et des délais de livraison.

45 L'inconvénient de cette stratégie est qu'elle entraîne des coûts de
46 financement supplémentaires pendant la période d'entreposage. Le

1 **Transporteur était bien conscient de cet aspect lorsqu'il a évalué sa**
2 **stratégie d'approvisionnement et il considère que les avantages**
3 **l'emportent clairement sur les inconvénients.**

4 **Si la proposition du Transporteur était rejetée par la Régie, la clientèle**
5 **bénéficierait des impacts favorables découlant de sa stratégie visant**
6 **l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement sans en assumer la**
7 **totalité des coûts afférents ; les coûts de financement associés au**
8 **maintien d'un stock d'équipements stratégiques font partie des ces**
9 **coûts. Dans ce cas, la clientèle bénéficierait d'un avantage financier en**
10 **ce qu'elle ne supporterait pas l'ensemble des dépenses nécessaires**
11 **pour assurer la prestation du service. De ce fait, le Transporteur**
12 **supporterait alors seul une partie de ces coûts alors que sa clientèle**
13 **tirerait les pleins bénéfices de la mise en place de cette pratique**
14 **gagnante.**

15 **Le traitement équitable du Transporteur commande donc l'acceptation**
16 **de sa proposition.**

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

18 **Préambule :**

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

24 **Demandes :**

25 **10.1** Veuillez confirmer que les stocks d'équipements détenus en entreposage
26 représentent des immobilisations en cours jusqu'au moment de leur mise en
27 chantier.

28 **R10.1**

29 **Le Transporteur le confirme.**

30 **Voir également la réponse à la question 8.1.**

31 **10.2** La Régie comprend de la citation au préambule que lorsqu'un actif est inclus dans
32 les stocks d'équipements, cet actif n'est associé à aucun projet d'investissement
33 autorisé. Veuillez confirmer notre compréhension.

34 **R10.2**

35 **Le Transporteur confirme que cet actif sera nécessairement associé à**
36 **un projet d'investissement qui sera autorisé par la Régie.**

37 **Voir également les réponses aux questions 9.2 et 9.3.**

1 **APPROCHE PARAMÉTRIQUE**

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

3 **Préambule :**

4 « La valeur sur laquelle le Transporteur applique ce paramètre de 1,31 % est de
5 467,2 M\$, soit la somme des éléments suivants en 2012 :

- 6 - 562,8 M\$ représentant les mises en service en croissance générant des revenus
7 additionnels, nettes des contributions reçues ou payées prévues, telles que présentées
8 au tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1 ;
9 - 18,8 M\$ représentant la mise en service partielle du projet de mise à niveau du réseau
10 principal, telle que présentée au tableau 19 de la pièce HQT-7, Document 1 ;
11 - 105,6 M\$ représentant l'effet des contributions reçues pour les ajouts au réseau étant
12 donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation;
13 - - 220,0 M\$ représentant principalement les remboursements des postes de départ
14 étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et
15 d'exploitation.»

16 **Demande :**

17 **11.1** Veuillez détailler les montants de 105,6 M\$ et de - 220,0 M\$.

18 **R11.1**

19 **Le tableau suivant présent le détail demandé.**

20 **Tableau R11.1**
21 **Détail des contributions reçues et remboursements (M\$)**

Contributions reçues:	
Raccordement client minier - Éléonore	(16,4)
Projets de grands clients	29,0
Contribution Pool - HQD	16,2
Éoliennes 990 MW	76,3
Investissements de moins de 25 M\$	0,5
	105,6
Remboursements:	
Éoliennes 990 MW	(34,7)
Intégration du 2 ^e appel d'offres éolien	(175,3)
Investissements de moins de 25 M\$	(10,0)
	(220,0)

22

1 **REVENUS REQUIS**

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

3 **Préambule :**

4 La Transporteur présente l'évolution détaillée du revenu requis.

5 **Demande :**

6 **12.1** Veuillez compléter le tableau en référence, pour chacune des composantes des
7 revenus requis de l'année témoin 2012, en fournissant distinctement les impacts
8 du basculement aux normes IFRS. Veuillez également identifier par voie de notes
9 les normes IFRS concernées et leurs impacts. Veuillez compléter l'information de
10 référence comme suit :

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

11 **R12.1**
12 **Le tableau R12.1 présente les rubriques des revenus requis excluant**
13 **l'impact des IFRS.**

1
2

Tableau R12.1
Revenus requis excluant l'impact des IFRS (M\$)

	Exercices terminés le 31 décembre 2012			
	Année témoin	Impact des IFRS	Notes	Sans impact des IFRS
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 258,4	1,7	(A)	1 260,1
• Coût des capitaux empruntés	863,1	1,2		864,3
• Coût des capitaux propres	395,3	0,5		395,8
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	17 539,0	23,5		17 562,5
Coût moyen pondéré du capital	7,175%	7,175%		7,175%
Coût de la dette	7,030%	7,030%		7,030%
Taux de rendement sur les capitaux propres	7,513%	7,513%		7,513%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 822,2	(23,5)		1 798,7
Charges nettes d'exploitation	694,8	(1,8)		693,0
• Charges brutes directes	553,3	(1,5)		551,8
Masse salariale	393,6	(1,5)		392,1
Salaires de base	256,1			256,1
Temps supplémentaire	39,2			39,2
Primes et revenus divers	25,9			25,9
Régime d'intéressement corporatif	7,9			7,9
Régime de gestion de la performance	2,9			2,9
Autres	15,1			15,1
Avantages sociaux	72,4	(1,5)		70,9
Coût de retraite	23,1	(6,8)	(A)	16,3
Autres	42,2			42,2
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite	7,1	5,3	(A)	12,4
Autres charges directes	159,7			159,7
Dépenses de personnel et indemnités	12,9			12,9
Services externes	51,4			51,4
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	95,4			95,4
• Charges de services partagés	322,1	(2,0)	(A)	320,1
• Coûts capitalisés	(149,1)	1,7		(147,4)
Prestations de travail	(140,3)	1,7	(A)	(138,6)
Gestion de matériel	(8,8)			(8,8)
• Facturation interne émise	(31,5)			(31,5)
Services de téléconduite	(17,7)			(17,7)
Ateliers spécialisés	(1,4)			(1,4)
Maintenance et exploitation des installations	(3,6)			(3,6)
Refacturation d'espaces	(4,9)			(4,9)
Autres	(3,9)			(3,9)
Autres charges	1 114,7	(21,7)		1 093,0
• Achats de services de transport	19,3			19,3
• Achats d'électricité	15,1			15,1
• Amortissement	1 033,9	(21,7)		1 012,2
Immobilisations corporelles en exploitation	918,2	0,1	(B)	918,3
Actifs incorporels	24,7			24,7
Actifs réglementaires	25,0	(21,8)	(A)	3,2
Retraits d'actifs	60,0			60,0
Radiation de projets	10,0			10,0
Frais reportés	(4,0)			(4,0)
• Taxes	89,8			89,8
Taxe sur le capital				
Taxe sur les services publics	77,3			77,3
Taxes municipales et scolaires	12,5			12,5
• Autres revenus de facturation interne	(43,4)			(43,4)
Frais corporatifs	35,5			35,5
Compte d'écarts du coût de retraite	(17,3)			(17,3)
Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement	1,0			1,0
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,3)			(3,3)
Facturation externe	(3,2)			(3,2)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	3 080,6	(21,8)		3 058,8

Notes:

(A) Impact de IAS 19 Avantages du personnel totalisant 21,9 M\$ (voir tableau 5, de la pièce HQT-D-1, Document 1, à la page 17 du dossier R-3768-2011).

(B) Impact de IFRIC 1 Variation des passifs existants relatifs au démantèlement, à la remise en état et similaires totalisant -0,1 M\$ (voir tableau R-9.1-A, de la pièce HQT-D-2, Document 1.1, à la page 15, du dossier R-3768-2011).

3

1

MASSE SALARIALE

2
3
4
5

- 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.

6 **Préambule :**

7 (i) Le Transporteur présente les composantes de la masse salariale pour la période
8 2010-2012.

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

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

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

<i>En million de dollars</i>	2011	2010	2009	2008	2007
	<i>D-2011-039 Pages 52 et 53</i>	<i>D-2010-032 Pages 62 et 64</i>	<i>D-2009-015 Page 57</i>	<i>D-2008-018 Pages 36 et 50</i>	<i>D-2007-08 Pages 31 et 34</i>
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

16 **Demande :**

17 **13.1** Veuillez commenter la prise en compte des réductions des CNE illustrées à la
18 référence (iii) aux fins des projections de la masse salariale des dossiers tarifaires
19 subséquents à 2011. Notamment, veuillez élaborer sur le fait que les réductions
20 des CNE des années 2007 et 2008 ne sont pas prises en compte dans les dossiers
21 tarifaires 2010 et 2011 alors qu'elles sont prises en compte à partir du dossier
22 tarifaire 2012.

23 **R13.1**

24 **La référence (ii) peut porter à confusion. Le Transporteur tient à**
25 **préciser que les réductions des charges nettes d'exploitation, suite aux**
26 **différentes décisions mentionnées à la référence (iii), ont toujours été**
27 **prises en compte dans les projections des dossiers tarifaires**
28 **subséquents.**

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

4 **Préambule :**

- 5 (i) Le Transporteur présente l'évolution des avantages sociaux pour la période 2010-
 6 2012.
 7 (ii) Le Distributeur présente les Tableaux 1 et 2 relatifs aux composantes du coût de
 8 retraite pour Hydro-Québec, la quote-part du Distributeur et les hypothèses actuarielles
 9 utilisées l'évaluation du coût de retraite.

10 **Demande :**

- 11 **14.1** Veuillez compléter l'information déposée en (i) et fournissant les renseignements
 12 relatifs au Transporteur selon le même format que la référence (ii).

13 **R14.1**

14 **Tableau R14.1-1**
 15 **Composantes du coût de retraite (M\$)**

	Réel 2010	Année autorisée 2011	Année de base 2011	Année témoin 2012
Coût des services rendus	227	283	293	276
Frais d'administration	36	34	37	37
Intérêts sur l'obligation	778	836	825	816
Rendement prévu des actifs	(918)	(965)	(1018)	(981)
Amortissement de l'actif transitoire	(152)	(152)	(152)	s/o
Amortissement de la perte actuarielle nette	-	124	86	s/o
Amortissement du coût des services passés	50	50	50	s/o
Coût de retraite d'Hydro-Québec	21	210	121	148
Quote-part du Transporteur	3,2	33,3	19,0	23,1

16

17

18

Tableau R14.1-2
Hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation du coût de retraite

	Réel 2010	Année autorisée 2011	Année de base 2011	Année témoin 2012
Taux d'actualisation	6,17 %	5,73 %	5,54 %	5,54 %
Taux de rendement des actifs	6,75 %	6,75 %	6,75 %	6,75 %
Taux de croissance des salaires	2,97 %	3,09 %	2,60 %	2,73 %

1 **AUTRES CHARGES DIRECTES**

- 2 **15. Références :** (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 15;
 3 (ii) Décisions D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015 et D-2008-
 4 018;
 5 (iii) Dossier R-3605-2006, pièce B-1, HQT-6, document 2, page
 6 22;
 7 (iv) Dossier R-3549-2004, pièce B-1, HQT-7, document 2, page
 8 15.

9 **Préambule :**

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

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

11 La Régie constate une progression annuelle moyenne :

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

15 **Demande :**

16 **15.1** Veuillez justifier une progression annuelle moyenne de 13 % pour les données
 17 projetées de la période 2010-2012 alors que la progression annuelle moyenne des
 18 cinq dernières années historiques s'établit à 3 %.

19 **R15.1**

20 **La progression de la période 2010 à 2012 est nécessaire afin de réaliser**
 21 **les activités de maintenance reliées à la croissance du réseau**
 22 **(constitue près de 9 % de l'augmentation de 13 %) et cette progression**
 23 **est conforme à l'approche paramétrique basée sur la valeur des mises**
 24 **en service de projets d'investissements en croissance et l'appendice J**
 25 **des Tarifs et conditions (voir la pièce HQT-6, Document 2, page 7).**
 26 **L'écart résiduel, tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 2,**
 27 **page 16, s'explique par l'inflation, la hausse des cotisations aux**
 28 **organismes de réglementation et de normalisation ainsi que le budget**
 29 **spécifique.**

1

BUDGET SPÉCIFIQUE

2

16. Références : (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 18;

3

(ii) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 20 et D-2011-039,

4

page 41.

5

Préambule :

6

(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.

7

8

9

À l'instar du Distributeur 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. »

10

11

12

(ii) Évolution du budget spécifique 2008-2012

<i>En millions de \$</i>	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

13

Demandes :

14

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).

15

16

17

18

19

20

R16.1

21

Le Transporteur tient à préciser la façon dont il entend appliquer le critère de la stabilité des coûts réels sur deux années aux fins du reclassement aux activités de base. Ce critère sera reconnu comme étant respecté dans la mesure où cette stabilité se confirme pour les deux années subséquentes soit, l'année de base et l'année témoin.

22

23

24

25

26

Ainsi, en posant l'hypothèse que les critères sont en vigueur depuis 2007 :

27

28

- **Les coûts de l'activité « Protection de l'environnement » n'auraient pas été admissibles à un reclassement aux activités de base en 2011 ou 2012. En effet, la nature même de l'activité a été modifiée en 2011. Ainsi, depuis 2011, pour les années 2008 à**

29

30

31

- 1 2010, cette activité est visée par la pratique comptable
 2 réglementaire concernant les « *coûts de remise en état de sites*
 3 *associés à un actif remplacé* » qui fut autorisée par la décision
 4 D-2011-039.
- 5 • Les coûts de l'activité « *Maîtrise de la végétation* » n'auraient
 6 pas été admissibles à un reclassement aux activités de base en
 7 2011 ou 2012 selon l'application préconisée selon le critère de la
 8 stabilité des coûts réels sur deux ans.
 - 9 • Concernant les activités spécifiques de maintenance,
 10 l'historique opérationnel présenté ci-après démontre une
 11 instabilité des coûts. Cette instabilité reflète des contenus
 12 changeant dans le temps. En conséquence, le Transporteur
 13 considère que ces activités ne peuvent être intégrées aux
 14 activités de base.

Évolution du budget spécifique en maintenance - 2008-2012 (M\$)

Activités maintenance	2008		2009		2010		2011		2012
	planifié	réel	planifié	réel	planifié	réel	planifié	prévision	demandé
Avis maintenance	6,0	6,2	3,0	4,6	3,8	4,0	3,5	2,2	3,7
Maintenance extraordinaire	2,5	2,5	9,3	7,8	8,2	8,0	9,5	10,8	4,5
Projets/programmes	1,2	1,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	4,3
Total budget spécifique	9,7	9,7	12,7	12,7	12,4	12,4	13,5	13,5	12,5

- 15 **16.2** Veuillez transmettre les coûts reliés aux activités de base pour la maintenance, la
 16 protection de l'environnement et la maîtrise de la végétation pour chacune des
 17 années des périodes 2008-2010 (coûts réels) et 2011-2012 (coûts projetés).

18 **R16.2**

19 Le Transporteur tient à préciser que l'information financière demandée
 20 est difficile à obtenir compte tenu que ses registres comptables ne
 21 sont pas structurés en fonction des activités mentionnées. Les
 22 registres comptables de l'entreprise sont en effet établis par centres de
 23 profit. Un centre de profit correspond à un ensemble de centres de
 24 coûts dont chacun comprend un ensemble d'activités. À titre
 25 d'exemple, une unité opérationnelle peut réaliser des travaux sur les
 26 trois activités susmentionnées en plus de réaliser des travaux aux
 27 investissements et ce, sans distinction par nature comptable. Ainsi,
 28 afin d'obtenir des données distinctes, le Transporteur devrait répartir
 29 l'ensemble des natures comptables des centres de coûts auxdites trois
 30 activités. Cette répartition précédée d'une analyse détaillée exigerait
 31 une somme de travail très importante en marge des registres
 32 comptables.

33 Par ailleurs, le Transporteur tient à référer la Régie à la pièce HQT-3,
 34 Document 3 concernant les données disponibles des balisages ainsi
 35 que la pièce HQT-3, Document 2, page 35 pour les coûts directs
 36 d'exploitation, de maintenance et d'administration.

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

3 **Préambule :**

4 (i) « *La diminution de l'effectif en équivalent temps complet annuel entre les années*
5 *2010 et 2012 [50 ÉTC] s'explique principalement par :*

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

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

20 **Demandes :**

21 **17.1** Veuillez commenter l'effet de la réduction de l'effectif à la référence (i) sur la
22 réalisation des activités de base reliées à la maintenance, la protection de
23 l'environnement et la maîtrise de la végétation ainsi que sur les activités prévues
24 aux budgets spécifiques.

25 **R17.1**

26 **Afin que cette réduction de l'effectif n'ait pas d'impact significatif sur**
27 **ses clients, le Transporteur a mis en place de nouvelles façons de faire**
28 **en réexaminant son processus de planification et d'ordonnement**
29 **de ses interventions au chapitre des activités de maintenance, de**
30 **protection de l'environnement et de maîtrise de la végétation.**

31 **Ce processus lui permet de mieux traduire sa stratégie et ses objectifs**
32 **au plan opérationnel. En combinaison avec la stratégie de maintenance**
33 **axée sur le risque, qui favorise une maintenance conditionnelle**
34 **intelligente plutôt qu'une maintenance systématique, ce processus**
35 **assure l'adéquation entre les ressources, les moyens financiers et les**
36 **objectifs de performance. Il permet ainsi la priorisation des**
37 **interventions en fonction des ressources disponibles.**

38 **Dans ce contexte, le Transporteur recherche les meilleures**
39 **technologies commerciales disponibles sur le marché, tel que le projet**
40 **de la télémaintenance (IMAGINE), pour soutenir ce processus.**

41 **Les activités prévues aux budgets spécifiques visent quant à elles des**
42 **problématiques extraordinaires et documentées qui peuvent avoir un**

1 impact sur le service offert aux clients du Transporteur si elles ne sont
2 pas réalisées. Conséquemment, celles-ci sont prises en compte dans
3 l'exercice de priorisation.

4 **17.2** Compte tenu de la réduction de l'effectif et de la stabilité de la force de travail du
5 Transporteur aux investissements de la référence (i), y'a-t-il diminution des
6 activités de base afin d'augmenter les activités classées au budget spécifique à la
7 référence (ii)?

8 **R17.2**

9 Le Transporteur a l'obligation de réaliser son programme de
10 maintenance afin de maintenir sa qualité de service. Tel qu'il en a fait
11 état dans sa réponse à la question 17.1, le Transporteur a adopté
12 diverses mesures en vue de favoriser la réalisation des interventions
13 requises, selon leur niveau de priorité, en tenant compte des
14 ressources disponibles.

15 Par ailleurs, tel que mentionné dans le dossier R-3706-2009, en réponse
16 à la question 20.1 de la demande renseignements numéro 1 de l'UMQ,
17 pièce HQT-13, Document 12, le Transporteur rappelle que ses projets
18 sont réalisés majoritairement clé en main et que, de ce fait, un lien
19 direct ne peut être fait entre les investissements et les effectifs.

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

21 **Préambule :**

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

24 **Demandes :**

25 **18.1** Veuillez détailler le budget spécifique demandé pour 2012 selon les critères de
26 l'organigramme décisionnel.

27 **R18.1**

28 Le Transporteur présente ce détail au tableau suivant.

Tableau R18.1				
Rubrique à la pièce HQT-6, Document 2 . Activité	Besoins totaux		Budget 2012 demandé	Organigramme décisionnel - classement à compter de 2012
	Montant	Horizon		
4.2.1 Maintenance			12,5 M\$	
. Avis de maintenance	12,2 M\$	3 ans	3,7 M\$. Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
. Maintenance extraordinaire	25,8 M\$	5 ans	4,5 M\$. Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
. Projets/Programme spécifique	14,9 M\$	5 ans	4,3 M\$. Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
4.2.2 Protection de l'environnement			3,0 M\$. Accroissement marqué d'une activité de base n'ayant pas une fin
4.2.3 Maîtrise de la végétation			4,5 M\$. Accroissement marqué d'une activité de base n'ayant pas une fin

29

1 **18.2** Selon l'arbre décisionnel présenté en préambule, un accroissement marqué d'une
2 activité de base ayant une fin, dont les coûts annuels sont égaux ou supérieurs à
3 2,5 M\$ donne-t-il lieu à un budget spécifique s'il est compensé par une diminution
4 marquée d'une autre activité de base?

5 **R18.2**

6 **Dans le cas précis de l'existence d'une telle compensation,**
7 **l'accroissement marqué de l'activité de base concernée ne donnerait**
8 **pas lieu à un budget spécifique. En effet, dans le cas particulier d'un**
9 **accroissement marqué d'une activité de base donnant lieu à une**
10 **diminution marquée d'une autre activité de base, le Transporteur**
11 **entend appliquer le traitement prévu pour une nouvelle activité**
12 **remplaçant une activité de base, décrit à la section 4.1.2 de la pièce**
13 **HQT-6, Document 2. Ainsi, l'accroissement décrit ci-haut ne ferait pas**
14 **l'objet d'un budget spécifique.**

15 **18.3** Veuillez confirmer la proposition du Transporteur à l'effet que le seuil minimum
16 de 2,5 M\$ pour qualifier un coût spécifique est un montant pluriannuel.

17 **R18.3**

18 **Le seuil de 2,5 M\$ est un montant pluriannuel uniquement s'il s'agit**
19 **d'activités ayant une fin.**

20 **18.4** Un montant annuel de 500 k\$ sera-t-il classé comme budget annuel spécifique s'il
21 fait partie d'une nouvelle activité prévue pour 5 ans, au coût total de 2,5 M\$,
22 répartis uniformément sur la durée du programme ?

23 **R18.4**

24 **Si cette activité est prévue pour 5 ans, le Transporteur présume que**
25 **l'activité prend fin à la cinquième année et par conséquent, cette**
26 **activité sera classée à titre de budget spécifique au rythme de 0,5 M\$**
27 **par année selon les critères de l'organigramme décisionnel visé à la**
28 **référence précitée.**

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

31 **Préambule :**

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

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

4 **Demande :**

5 **19.1** Veuillez concilier la durée de réalisation de la référence (i) avec les durées
6 prévues pour chaque activité de la référence (ii).

7 **R19.1**

8 **Les deux dossiers inscrits à l'activité Avis de maintenance ont une**
9 **durée prévue de 3 ans. Ceux de l'activité Maintenance extraordinaire**
10 **ont une durée prévue de 5 ans et ceux de l'activité Projets/programmes**
11 **spécifiques s'échelonneront sur 3 et 5 ans.**

12 **Ainsi la durée de réalisation à la référence (i) aurait dû plutôt indiquer**
13 **une : « durée de réalisation [variant] de trois à cinq années ».**

14 **COÛTS CAPITALISÉS**

- 15 **20. Références :** (i) Pièce B-0018, HQT-6, document 2, page 30;
16 (ii) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 24;
17 (iii) Dossiers R-3738-2010, R-3706-2009, R-3669-2008, pièces
18 B-1, HQT-9, document 1, tableau 8;
19 (iv) Dossier R-3640-2007, pièce B-1, HQT-10, document 1, page
20 23;
21 (v) Dossier R-3605-2006, pièce B-1, HQT-9, document 1, page
22 14.

23 **Préambule :**

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

<i>En millions de \$</i>	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%

28 La Régie constate :

- 29 • une sous-évaluation récurrente des coûts capitalisés pour la période 2007-2010
- 30 totalisant 56,3 M\$;
- 31 • que le ratio moyen des coûts capitalisés réels sur l'investissement projeté de
- 32 l'année témoin s'élève à 10,3 % ;

1 pièce HQT-13, Document 1, les valeurs alors projetées, également
2 présentées à la référence (ii), ont été basées sur des hypothèses qui
3 devaient être revues subséquemment lors des négociations du contrat
4 d'achats de transit auprès de SCHM.

5 L'état d'avancement plus récent de ces négociations permet au
6 Transporteur de prévoir un tarif moins élevé de SCHM, attribuable
7 principalement à la révision des hypothèses concernant les
8 investissements et les mises en service des années en cause.

9 **21.2** Veuillez expliquer l'augmentation entre les années 2010 et 2011 à la référence (i).

10 **R21.2**

11 L'augmentation entre les années 2010 et 2011 de la référence (i) est
12 principalement expliquée par des mises en exploitation de l'ordre
13 3,2 M\$ en 2011 et de l'inflation.

14 **BASE DE TARIFICATION**

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

16 **Préambule :**

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

19 **Demande :**

20 **22.1** Veuillez compléter le tableau cité en référence afin de présenter l'impact global
21 sur le revenu requis, soit en ajoutant les impacts sur les dépenses nécessaires à la
22 prestation du service.

23 **R22.1**

24 Le tableau suivant présente l'impact global des mises en service sur
25 les revenus requis.

1
2

Tableau R22.1
Impact global sur les revenus requis (M\$)

	2008			2009			2010			2011		
	Réel	Autorisé	Écarts	Réel	Autorisé	Écarts	Réel	Autorisé	Écarts	Année base	Autorisé	Écarts
Base de tarification (BT 13 soldes) (note 1)	15 673,6	16 018,1	-344,5	16 046,4	16 117,3	-70,9	16 665,9	16 509,4	156,5	17 003,3	17 154,3	-151,0
Coût des capitaux empruntés	876,6	879,3	-2,7	815,5	863,8	-48,3	837,7	852,4	-14,7	861,0	868,7	-7,7
Coût des capitaux propres*	369,0	377,1	-8,1	367,3	368,9	-1,6	379,3	375,8	3,5	364,1	367,3	-3,2
A Rendement sur la BT (note 2)	1 245,6	1 256,4	-10,8	1 182,8	1 232,7	-49,9	1 217,0	1 228,2	-11,2	1 225,1	1 236,0	-10,9
* En fonction du taux autorisé												
B Dépenses nécessaires à la prestation du service	776,5	787,6	-11,1	893,2	878,6	14,6	1 033,1	1 026,1	7,0	1 012,4	1 015,8	-3,4
Amortissement lié à la BT	636,9	653,3	-16,4	782,3	761,1	21,2	943,3	926,2	17,1	937,3	937,3	0,0
Taxes	139,6	134,3	5,3	110,9	117,5	-6,6	89,8	99,9	-10,1	75,1	78,5	-3,4
Impact total (A + B)			-21,9			-35,3			-4,2			-14,3
% écart vs revenus requis autorisés			-0,8%			-1,2%			-0,1%			-0,5%
Note 1: Écart sur la BT												
Impact des mises en service			-252,2			-134,8			167,8			-173,6
> ou = à 25 M\$			-100,1			-91,7			-55,6			-76,0
< à 25 M\$ (note 3)			-152,1			-143,1			223,4			-97,6
Décision D-2009-015						100,0			0,0			0,0
Autres composantes de la base de tarification			-92,3			63,9			-11,3			22,6
Écart total			-344,5			-70,9			156,5			-151,0
% écart vs BT autorisée			-2,2%			-0,4%			0,9%			-0,9%
Note 2: Écart sur le rendement sur la BT												
Écart de taux			16,3			-44,5			-22,7			0,0
Écart de volume			-27,0			-5,4			11,6			-10,9
Impact des mises en service			-19,8			-10,3			12,5			-12,5
> ou = à 25 M\$			-7,9			-7,0			-4,1			-5,5
< à 25 M\$ (note 3)			-11,9			-10,9			16,6			-7,0
Décision D-2009-015						7,6			0,0			0,0
Autres composantes de la base de tarification			-7,2			4,9			-0,8			1,6
Écart total			-10,8			-49,9			-11,2			-10,9
% écart vs revenus requis autorisés			-0,4%			-1,8%			-0,4%			-0,4%

3

Note 3: incluant les mises en service d'actifs réputés prudemment acquis et utiles et préalablement autorisés dans le cas des actifs de télécommunications en 2008.

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

7 **Préambule :**

- 8 (i) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année de base 2011, pour un
9 total de 1 478,5 M\$ et qui inclus notamment les montants suivants :
10 • 30,0 M\$ pour le projet Poste Abitibi – compensateur synchrone ;
11 • 50,7 M\$ pour l'intégration du 2^{ème} appel d'offres éolien, et
12 • 181,2 M\$ pour la mise à niveau du réseau de transport 2011.
- 13 (ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année témoin 2011, pour un
14 total de 1 473,1 M\$, et qui inclus notamment les montants suivants :
15 • 150,6 M\$ pour le projet Poste Abitibi – compensateur synchrone ;
16 • 169,0 M\$ pour l'intégration du 2^{ème} appel d'offres éolien, et
17 • 93,0 M\$ pour la mise à niveau du réseau de transport 2011.

18 **Demande :**

- 19 **23.1** Veuillez justifier les écarts entre les montants projetés pour l'année témoin 2011
20 de la référence (i) et ceux prévus à l'année de base 2011 de la référence (ii).

1 **R23.1**

2 Le Transporteur comprend que la référence (ii) concerne la pièce
3 HQT-7, Document 1 plutôt que la pièce HQT-6, Document 1. Les écarts
4 pour ces trois projets s'expliquent comme suit :

- 5 1. **Projet Abitibi – compensateur synchrone** : considérant que le
6 montant de mises en exploitation de l'année témoin 2011 pour ce
7 projet est de 35,1 M\$ et non de 150,6 M\$, ce dernier montant
8 concernant plutôt le projet Eastmain 1A La Sarcelle, inscrit à la
9 ligne située au dessus de celle du projet Abitibi dans le tableau
10 de la référence (ii), il n'y a donc pas d'écart majeur à expliquer.
- 11 2. **Projet Intégration du 2^e appel d'offres éolien** : l'écart entre
12 l'année témoin 2011 de la référence (i) et l'année de base 2011 de
13 la référence (ii) est dû à un report de parcs éoliens.
14 En effet, les opposants à ces parcs éoliens ont utilisé plusieurs
15 moyens juridiques disponibles pour empêcher leur construction
16 des parcs éoliens, tel que le recours devant le tribunal
17 administratif du Québec (TAQ) de la décision de la Commission
18 de protection du territoire agricole du Québec et la contestation
19 de la décision du TAQ. Le tout a considérablement retardé la
20 délivrance du décret et du certificat d'autorisation pour débiter
21 les travaux.
- 22 3. **Projet Renforcement de réseau de transport 2011** : l'écart entre
23 l'année de base 2011 de la référence (i) et l'année témoin 2011 de
24 la référence (ii) est principalement dû au devancement de la mise
25 en exploitation d'un compensateur statique en 2011 plutôt qu'en
26 2012. Ce devancement permet d'assurer la stabilité du réseau, vu
27 l'indisponibilité de certains équipements de contrôle de tension
28 pour la pointe hivernale.

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

34 **Préambule :**

- 35 (i) Le Transporteur présente les mises en exploitation 2011 dont celles comprises à
36 l'intérieur du budget d'investissement autorisé pour les projets dont le coût individuel est
37 inférieur à 25 M\$. Les projets Laurent et Mont Royal ne sont pas présentés distinctement.
38 (ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation 2012 dont celles comprises à
39 l'intérieur du budget d'investissement autorisé pour les projets dont le coût individuel est
40 inférieur à 25 M\$. Le projet Mont Royal est présenté distinctement et son budget autorisé
41 HQ s'élève à 29,1 M\$. Le projet Laurent n'est pas présenté distinctement.
42 (iii) « *Le Transporteur souligne [pour le projet Laurent] que des mises en service*
43 *partielles ont été réalisées en décembre 2009 et 2010 totalisant 4,6 M\$. D'autres mises*

1 *en service sont prévues en 2011, 2012, 2013 et 2014 respectivement pour 2,1 M\$, 1,6*
2 *M\$, 1,3 M\$ et 23,6 M\$.*
3 *[...]*

4 *Le Transporteur souligne [pour le projet Mont-Royal] que des mises en services*
5 *partielles sont prévues en 2012 et 2013 pour respectivement 14,5 M\$ et 14,6 M\$. »*

6 (iv) *« De plus, et en suivi de la décision D-2010-032, le Transporteur explique les*
7 *dépassements de coûts du projet Laurent, dont le coût initial de 17 M\$ est réévalué à*
8 *33,3 M\$, et du projet Mont-Royal, dont le coût initial de 23,2 M\$ est réévalué à 29,1*
9 *M\$. »*

10 **Demandes :**

11 **24.1** Dans les tableaux des références (i) et (ii), veuillez indiquer de quelle façon sont
12 prises en compte les mises en services des projets Laurent et Mont-Royal prévues
13 à la référence (iii).

14 **R24.1**

15 **Le Transporteur prend en compte toutes les mises en exploitation**
16 **prévues dans une année donnée. Dans le tableau 18 de la référence (i)**
17 **et le tableau 19 de la référence (ii), les mises en exploitation des projets**
18 **Laurent et Mont-Royal sont intégrées dans la section Mises en**
19 **exploitation autorisations < 25 M\$ à la ligne « Autres ». Cette ligne**
20 **inclut tous les projets individuels dont la mise en exploitation totale**
21 **annuelle est inférieure à 5 M\$, conformément au Guide de dépôt du**
22 **Transporteur.**

23 **24.2** Veuillez déposer une révision du tableau 18 de la référence (i) afin de présenter
24 distinctement les projets Laurent et Mont-Royal, incluant les mises en service
25 prévues à la référence (iii) et leur budget révisé, selon la référence (iv). Le cas
26 échéant, veuillez présenter distinctement et justifier tout autre projet pour lequel
27 un dépassement de coût est prévu et ayant pour effet que ce projet initialement
28 inférieur à 25 M\$ soit désormais supérieur à ce seuil.

29 **R24.2**

30 **Bien que les valeurs indiquées soient inférieures au seuil de 5 M\$**
31 **précité, le Transporteur présente ci-après le tableau 18 de la**
32 **référence (i) révisé qui identifie distinctement les mises en exploitation**
33 **concernant les projets Laurent et Mont-Royal. Lors du dépôt de la**
34 **présente demande tarifaire, aucun autre dépassement du seuil de**
35 **25 M\$ n'était prévu en 2011 pour un projet inférieur à 25 M\$.**

Mises en exploitation 2011
(En millions \$)

	Valeur autorisée HQ		Valeur autorisée Régie		MEE ≥ 5 M\$		MEE < 5 M\$		MEE total		Total 2011	Total cumulé	
	Immo.	Actifs rég.	Immo.	Actifs rég.	Immo.	Frais rep.	Incorp.	Frais rep.	Immo.	Incorp.			Frais rep.
Mises en exploitation prudemment acquies et utiles													
Autres													
Mises en exploitation préalablement autorisées													
Autres													
Mises en exploitation autorisations ≥ 25 M\$													
Eolennes 930 MW	601,8		509,5		856,3		20,9		857,2		-14,6	17,0	1 198,7
Poste Hérouville	189,5		189,5		213,8				213,8				455,4
Poste Hérouville - Casarselle	189,5		189,5		157,7				157,7				157,7
Poste Hérouville - Compresseur synchrone	71,3		191,1		137,6				137,6		-17,0		120,6
Poste Rivière des Prairies	33,9		71,3		30,0				30,0				59,9
Poste Waconichi	36,0		36,2		30,1				30,1		3,1		33,2
Mise à niveau réseau de transport 2011	251,4		259,8		37,7				37,7				37,7
Ligne Notre Dame de Berri - Remplacement	33,5		75,8		181,2				181,2				181,2
Ligne Châteauguay - Réfection des systèmes auxiliaires	41,6		41,4		16,2				16,2				24,8
Ligne Cadillac Rouyn - Reconstruction	45,5		45,5		27,0				27,0				27,0
Ininterconnexions HQ/TE-NE et HQ/TE-MASS	120,2		120,2		9,4				9,4				9,4
Eolennes 2000 MW	1 480,9		1 480,3		13,9				13,9				13,9
Centrale ligne Beauport/Sls-Mais	313,8		313,8		45,0				45,0				45,0
Quatrième lot réseau de transport 315 kV Oc-Mtl			309,2		20,5				20,5				20,5
Autres							20,9				-0,7		20,2
Mises en exploitation autorisations < 25 M\$													
Poste Copper Mountain	22,5				18,4				18,4				18,4
Ligne Montagne sèche - Grande Vallée	22,1				24,8				24,8				24,8
Poste des Bois-Francis	21,6				19,3				19,3				19,3
Poste D'Elson	19,5				10,9				10,9				10,9
Région Prévision de la demande	19,3				5,4				5,4				5,4
Poste Ste-Agathe	18,0				5,6				5,6				5,6
Poste Manikébat - Transformateurs de réserve	16,9				17,5				17,5				17,5
Poste Manikébat	14,2				5,2				5,2				5,2
Ligne souterraine Laurent/Mont-Royal	14,1				7,2				7,2				7,2
Poste de l'annexion	12,7				11,1				11,1				11,1
Poste Paugan	12,7				12,2				12,2				12,2
Poste Landry	12,5				6,8				6,8				6,8
Poste Ste-Thérèse	11,7				11,8				11,8				11,8
Poste Saraguay	11,5				5,4				5,4				5,4
Poste Richelieu	9,8				12,2				12,2				12,2
Poste Atwater	7,8				5,3				5,3				5,3
Poste LC-3	6,6				6,4				6,4				6,4
Poste Mont-Royal	5,6				5,7				5,7				5,7
Poste Laurent	33,3				5,7				5,7				5,7
Autres	29,1				2,1				2,1				2,1
					0,2				0,2				0,2
					387,7				387,7		1,9	0,1	406,0
Total			1 020,3		1 020,3		419,3		1 439,6		-12,7	17,1	1 476,5

* Dans la pièce B-0020, HQT-7, document 1, page 18, tableau 18, ces projets étaient inclus au montant de la ligne "Autres" avec MEE annuelle < 5 M\$, Immo.

1 **24.3** Veuillez refaire le même exercice pour le tableau 19 de la référence (ii) pour le
2 projet Laurent et le cas échéant pour tout autre projet dont le budget révisé dépasse
3 le seuil de 25 M\$.

4 **R24.3**

5 **Bien que la valeur indiquée soit inférieure au seuil de 5 M\$ précité, le**
6 **Transporteur présente ci-après le tableau 19 de la référence (ii) qui**
7 **identifie distinctement la mise en exploitation concernant le projet**
8 **Laurent. Lors du dépôt de la présente demande tarifaire, aucun autre**
9 **dépassement du seuil de 25 M\$ n'était prévu en 2012 pour un projet**
10 **inférieur à 25 M\$.**

1 **Transporteur de l'en informer en temps opportun et de fournir les**
2 **justifications détaillées des écarts de coûts » (nos soulignés)**

3 Dans les paragraphes qui suivent, le Transporteur présente, pour les
4 cas particuliers des projets Laurent et Mont-Royal, les explications
5 quant à la nature des travaux ayant entraîné une hausse des coûts
6 initialement prévus pour ces projets. Ces explications sont faites
7 conformément aux exigences prescrites par la Régie dans sa décision
8 D-2010-032 précitée.

9 **Mise en contexte**

10 En 2010, le Transporteur a investi 778,6 M\$ pour assurer la pérennité
11 de son réseau, maintenir et accroître la qualité de son service et
12 répondre aux exigences pouvant lui incomber. De plus, un montant de
13 428,6 M\$ a été investi pour assurer la croissance des besoins de la
14 clientèle du Transporteur.

15 Plus de 1 G\$ ont ainsi été investis en transport en 2010 avec des
16 résultats probants : le Transporteur a maintenu en 2010 le même
17 niveau d'investissements que celui de 2009, tout en respectant son
18 plan d'affaires et en investissant dans près de 1 200 projets
19 annuellement.

20 Toutefois, des incertitudes et des risques inhérents à des installations
21 exploitées à la limite de leur capacité et mises en service dans les
22 années 1970 peuvent poser des enjeux plus complexes, d'où la
23 nécessiter de réaliser des travaux d'envergure, parfois non identifiés à
24 l'étape de l'avant-projet, pour en assurer la pérennité en vue de
25 continuer à répondre aux exigences de qualité et de fiabilité de ses
26 clients. Dans les cas particuliers des projets Laurent et Mont-Royal, les
27 coûts réels dorénavant anticipés diffèrent des coûts initialement
28 prévus par le Transporteur.

29 **Projet Laurent**

30 Le coût prévu pour le projet du poste Laurent a initialement été établi à
31 17 M\$ et intégré aux budgets d'investissements de 2007, 2008, 2009 et
32 2010 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, que
33 la Régie a autorisé respectivement par ses décisions D-2006-170,
34 D-2008-020, D-2009-013 et D-2010-056. Le coût révisé de ce Projet
35 s'établit maintenant à 33,3 M\$. Les coûts engagés au 30 avril 2011
36 s'élèvent à 18,5 M\$.

37 Le tableau R24.4-1 présente les facteurs qui constituent les principaux
38 éléments attribuables à l'augmentation du coût initial du projet,
39 survenus en cours de réalisation des travaux :

**Tableau R24.4-1
Dépassement du coût initial – Projet Laurent**

	M\$
1- Sous-évaluation de l'ampleur des travaux	11,2
◦ Travaux additionnels (remplacement des câbles de courant et de commande des disjoncteurs, des câbles de puissance des batteries, et des capteurs pour transformateurs)	1,4
◦ Travaux et mise en route par main d'œuvre HQT	5,4
◦ Coûts d'ingénierie	0,6
◦ Augmentation des frais de gérance et de chantier	2,0
◦ Augmentation des frais de l'entrepreneur pour la continuité des travaux jusqu'en 2014	1,9
2- Augmentation des frais financiers (report de la mise en service de 2009 à 2014)	5,1
Dépassement du coût initial	16,3

1 **Le dépassement du coût initial du projet Laurent, lié à une sous-**
 2 **évaluation des travaux et à une augmentation des frais financiers dus**
 3 **au report de la mise en service, est attribuable aux éléments suivants :**

- 4 • **difficulté de réaliser les retraits d'équipements dus à la complexité**
 5 **du réseau de transport et du fait qu'une importante charge**
 6 **industrielle est desservie par ce poste ;**
- 7 • **difficulté de réaliser les travaux de pérennité et de croissance en**
 8 **même temps.**

9 **Le Transporteur souligne que des mises en service partielles ont été**
 10 **réalisées en décembre 2009 et 2010 totalisant 4,6 M\$. D'autres mises en**
 11 **service sont prévues en 2011, 2012, 2013 et 2014 respectivement pour**
 12 **2,1 M\$, 1,6 M\$, 1,3 M\$ et 23,6 M\$.**

13 **Projet Mont-Royal**

14 **Le coût prévu pour le projet Mont-Royal a initialement été établi à**
 15 **23,2 M\$. Une partie des coûts est intégrée aux budgets**
 16 **d'investissements de 2008, 2009, 2010 et 2011 pour les projets dont le**
 17 **coût individuel est inférieur à 25 M\$ que la Régie a autorisé**
 18 **respectivement par ses décisions D-2008-020, D-2009-013, D-2010-056**
 19 **et D-2010-138. Le coût révisé de ce projet s'établit maintenant à**
 20 **29,1 M\$. Les coûts engagés au 30 avril 2011 s'élèvent à 8,8 M\$.**

21 **Le tableau R24.4-2 présente les facteurs qui constituent les principaux**
 22 **éléments attribuables à l'augmentation du coût initial du projet,**
 23 **survenus en cours de réalisation des travaux :**

- 1 • Une hausse de près de 7,5 M\$ est attribuable à l'amortissement supplémentaire
2 découlant de l'acquisition au 1^{er} janvier 2012 de certains actifs du réseau de
3 transport de télécommunications, autorisée par la décision D-2011-096 de la
4 Régie dans le dossier R-3766-2011.
- 5 • Le solde de 68,5 M\$ découle principalement des mises en service réalisées en
6 2010 ainsi que celles prévues en 2011 et en 2012. » [nous soulignons]
- 7 (ii) Le Transporteur présente l'évolution de la base de tarification pour chaque année
8 de la période 2010-2012.
- 9
- 10 (iii) Le Transporteur présente l'impact des révisions de durée de vie utile sur le revenu
11 requis 2012, incluant une diminution de la charge d'amortissement de 5,0 M\$.

12 **Demandes :**

- 13 **25.1** Veuillez compléter l'information déposée en référence (iii) en intégrant l'impact
14 sur le revenu requis des modifications aux durées de vie résultant du reclassement
15 de la référence (i).

16 **R25.1**

17 **Le reclassement de certains coûts d'une unité de propriété à une autre**
18 **est le résultat de travaux de mise en conformité et non d'une révision**
19 **de la durée de vie utile d'une unité de propriété donnée. Dans le cas**
20 **présent, la mise en conformité requiert de reclasser des coûts dans les**
21 **bonnes catégories qui peuvent avoir des durées de vie utile différentes**
22 **de la catégorie dans laquelle les coûts étaient préalablement classés.**
23 **Ainsi, l'information présentée à la pièce HQT-7, Document 1, page 20,**
24 **est complète.**

- 25 **25.2** Veuillez concilier le détail de l'inscription d'un actif additionnel de la référence (i)
26 avec l'évolution de la base de tarification de la référence (ii).

27 **R25.2**

28 **L'inscription d'un actif additionnel dans une catégorie provenant d'une**
29 **autre catégorie lors de l'exercice de corroboration n'affecte pas**
30 **l'évolution de la base de tarification, car les coûts pour ce nouvel actif**
31 **proviennent de groupes d'actifs faisant l'objet de scissions.**
32 **L'amortissement additionnel de 10 M\$ résultant de l'exercice de**
33 **corroboration est inclus dans la colonne amortissement de 2012 de la**
34 **référence (ii).**

- 35 **25.3** Veuillez concilier l'explication de la hausse de l'amortissement des
36 immobilisations corporelles de la référence (i) avec la diminution de la charge
37 d'amortissement de 5,0 M\$ de la référence (iii).

38 **R25.3**

39 **La diminution de la charge d'amortissement de 5 M\$ en 2012 est la**
40 **résultante d'un exercice de révision de la durée de vie des câbles de**
41 **garde à fibre optique et des câbles de fibre optique en 2010 alors que la**
42 **hausse de 10 M\$ de la charge d'amortissement représente l'impact**

1 **prévu des travaux de mise en conformité sur les catégories d'actifs tels**
2 **les bâtiments et les automatismes à être poursuivis au registre des**
3 **actifs en 2012.**

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

5 **Préambule :**

6 Le Transporteur présente les mises en exploitation prévues en 2012 comprenant :
7 • un montant de -76,3 M\$ à titre de frais reportés pour le projet Éoliennes 990 MW
8 autorisé par la décision D-2007-141;
9 • un montant de 22,7 M\$ à titre d'actifs réglementaires pour l'intégration du 2^{ème}
10 appel d'offres éolien;
11 • un montant de -16,6 M\$ relatif à la contribution *Pool* de HQD.

12 **Demande :**

13 **26.1** Veuillez transmettre le détail du calcul des montants de -76,3 M\$, 22,7 M\$ et de -
14 16,6 M\$ cités en préambule.

15 **R26.1**

16 **Le détail du calcul des montants cités en préambule est le suivant :**

- 17 ▪ **Le montant de -76,3 M\$ correspond à la mise à jour de**
18 **l'estimation de la contribution du Distributeur au coût total**
19 **prévu d'intégration par le Transporteur des parcs éoliens**
20 **retenus par le Distributeur dans le cadre de son appel d'offres**
21 **A/O 2003-02 qui devra être versée en 2012, soit l'année où**
22 **auront lieu les dernières mises en service. La prévision actuelle**
23 **des investissements du Transporteur pour ce projet s'établit**
24 **comme suit :**

Coûts estimés du projet Matapédia	(en M\$)
Postes de départ ¹	182,9
Autres travaux	353,9
Total	536,8
Calcul de l'estimation de la contribution du Distributeur	
Allocation maximale du Transporteur ²	470,4
Excédent à être assumé par le Distributeur	66,3
Frais d'entretien et d'exploitation applicables sur l'excédent (15 %)	10,0
Contribution estimée du Distributeur	76,3

¹ Contribution maximale pour le poste de départ et le réseau collecteur des parcs éoliens, sans les frais d'exploitation et d'entretien de 15 %.

² Allocation maximale de 560 \$/kW pour 840 MW.

1 ▪ Le montant de 22,7 M\$ à titre d'actifs réglementaires pour
2 l'intégration du 2^e appel d'offres éolien correspond à la partie
3 associée aux frais d'entretien et d'exploitation que le
4 Transporteur prévoit rembourser aux producteurs privés pour le
5 coût de leur poste de départ, dont la mise en service de leur
6 parc est prévue en 2012.

7 Le montant de -16,6 M\$ contient une erreur cléricale mineure et devrait
8 être de -16,2 M\$, tel que détaillé au tableau 9 de la pièce HQT-12,
9 Document 2, concernant la contribution du Distributeur pour l'année
10 2012. Ce montant correspond à l'évaluation de la contribution requise
11 du Distributeur pour l'ensemble des projets mis en service par le
12 Transporteur durant l'année 2011 dans le cadre de l'agrégation des
13 projets pour le Distributeur (le « *pool* ») afin de répondre à la
14 croissance de la charge locale. Cette évaluation de la contribution sera
15 revue avec les données réelles au début de l'année 2012 et sera versée,
16 le cas échéant, en 2012 par le Distributeur au Transporteur.

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

20 **Préambule :**

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

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

25 **Demande :**

26 **27.1** Veuillez concilier les montants du Transporteur de la référence (i) avec ceux du
27 Distributeur de la référence (ii). Veuillez donner le même niveau de détail que
28 celui de la référence (ii).

29 **R27.1**

30 Le Transporteur confirme que le traitement appliqué aux contributions
31 par le Distributeur et le Transporteur est identique, à l'exception de
32 l'erreur cléricale mentionnée en réponse à la question 26.1. Le
33 Transporteur a également constaté le besoin d'effectuer des
34 reclassements entre les frais reportés concernant les divisions
35 Hydro-Québec Production et Hydro-Québec Distribution, qu'il présente
36 au tableau R27.1 permettant de concilier les montants demandés.

1
2

**Tableau R27.1
Frais reportés - Hydro-Québec Distribution 2010-2012 (M\$)**

	<i>Exercices terminés le 31 décembre</i>		
	<i>Année historique</i>	<i>Année de base</i>	<i>Année témoin</i>
	2010	2011	2012
Village Cri Waskaganish	(69,6)	(67,4)	(65,2)
Premier appel d'offres éoliens	-	-	(76,3)
Projets en croissance du Distributeur	-	-	(16,2)
Autres	0,2	1,8	4,8
Total (Tableau 9, HQT-7, Document 1, p.10)	(69,4)	(65,6)	(152,9)
Reclassements à la rubrique Autres ci-haut	(8,2)	(8,9)	(5,9)
Total après reclassement	(77,6)	(74,5)	(158,8)

3
4
5
6
7
8
9

Par ailleurs, le Transporteur a pris connaissance de la question 20.1 de la demande de renseignements numéro 2 que la Régie a faite au Distributeur dans le dossier R-3776-2011, qui est en relation avec la référence (ii) de la présente question. Il invite la Régie à prendre connaissance de la réponse à cette question qui sera déposée par le Distributeur.

10

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

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

13 **Préambule :**

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

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

20 **Demande :**

21 **28.1** Veuillez concilier ces valeurs différentes.

22 **R28.1**

23 **La valeur indiquée au tableau 3 de la pièce HQT-9, Document 1, de 110 MW**
24 **reflète le fait qu'il est possible en principe d'alimenter une charge par le**

1 **chemin MAHO-HQT mais la réservation du service de transport doit être**
2 **effectuée par le réseau d'Énergie La Lièvre s.e.c. Ainsi la capacité sur le**
3 **site OASIS du Transporteur est de 0 MW.**

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

5 **Préambule :**

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

8 **Demande :**

9 **29.1** Veuillez compléter le tableau 5 pour les chemins précités.

10 **R29.1**

11 **Les deux chemins précités font partie de la zone d'équilibrage du**
12 **Transporteur, donc ne représentent pas des interconnexions**
13 **permettant des échanges avec les réseaux voisins asynchrones du**
14 **Canada et des États-Unis, comme c'est le cas des autres chemins au**
15 **tableau 5.**

16 **En effet, le Transporteur présente les échanges en réception sur cette**
17 **base depuis que la Régie lui demande de fournir un sommaire de**
18 **l'évolution de l'utilisation des interconnexions. Aux fins de la présente**
19 **demande, le Transporteur a préparé des compilations pour ces mêmes**
20 **chemins. Dans tout autre cas, un traitement des données est**
21 **nécessaire afin d'obtenir les résultats des deux dernières années sous**
22 **la forme demandée.**

23 **Par ailleurs, le Transporteur considère qu'il ne peut déposer au dossier**
24 **l'information demandée puisqu'elle contient de l'information nominale**
25 **concernant des clients spécifiques. Le Transporteur ne voudrait pas**
26 **que la divulgation de cette information porte préjudice aux clients en**
27 **risquant de nuire à la position concurrentielle de ceux-ci ou d'influer**
28 **indûment sur la conduite de leurs affaires. De plus, ces informations ne**
29 **peuvent être présentées sous une forme agrégée sans en dévoiler le**
30 **contenu.**

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

33 **Préambule :**

34 (i) Le Transporteur présente la prévision des besoins de transport à l'horizon 2021. Cette
35 prévision des besoins de transport est utilisée pour établir l'impact tarifaire des
36 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

1

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

4 (ii) Le Transporteur présente l'impact tarifaire du projet de raccordement des centrales
5 du complexe de la Romaine et une augmentation des besoins de transport totalisant
6 1 550 MW. Cette croissance des besoins est la suivante : 188 MW en 2014, 452 MW en
7 2015, 90 MW en 2016, 345 MW en 2017, 229 MW en 2018, 82 MW en 2020 et 163 MW
8 en 2021.

9 **Demande :**

10 **30.1** Veuillez concilier la prévision de la croissance des besoins de transport de la
11 référence (i), dont 1 265 MW pour le service point à point, avec les besoins de
12 croissance reliés au projet de la Romaine identifiés à la référence (ii).

13 **R30.1**

14 **La prévision d'augmentation des besoins de transport pour le service**
15 **de point à point résulte de la demande de réservation de service de**
16 **transport sur la nouvelle interconnexion vers la Nouvelle-Angleterre**
17 **pour laquelle le Transporteur prévoit qu'une convention de service de**
18 **transport ferme à long terme sera signée.**

19 **Le dossier R-3757-2011 concerne la demande de raccordement des**
20 **centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport.**

21 **Conformément aux Tarifs et conditions, les clients du Transporteur**
22 **font à leur gré des demandes dans le système OASIS. Le dossier de la**
23 **référence i) et celui de la référence ii) concernent deux demandes**
24 **distinctes.**

25 **Le tableau de la référence i) répond à la demande de la Régie de**
26 **présenter la prévision des investissements sur un horizon de 10 ans en**
27 **intégrant la prévision des besoins de transport. Ainsi, la prévision des**
28 **besoins de transport de point à point à long terme de ce tableau**
29 **correspond à l'anticipation des besoins du Transporteur en fonction**
30 **des informations disponibles à la date du dépôt du présent dossier.**

31 **En ce qui concerne l'annexe 8 du dossier R-3757-2011 concernant le**
32 **projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine, le**
33 **Transporteur réfère la Régie aux explications qu'il a fourni sur les**
34 **besoins de transport du projet aux réponses 4.1 à 4.4 de la demande de**
35 **renseignement numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-2, Document 1.1**
36 **du dossier R-3757-2011.**

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

3 **Préambule :**

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

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

13 **Demande :**

14 **31.1** Veuillez présenter la méthodologie ayant mené à la conclusion présentée à la
15 référence (i).

16 **R31.1**

17 **Comme la Régie l'a reconnu antérieurement, la prévision de besoins**
18 **des services de transport de point à point demeure sujette à des aléas**
19 **qui échappent au contrôle du Transporteur.**

20 **La prévision de ces besoins pour l'année de base et l'année témoin**
21 **projetée est basée sur des réservations existantes et sur l'anticipation**
22 **de réservation à venir.**

23 **En ce qui concerne les besoins des services de transport de point à**
24 **point à court terme, les réservations sur le site OASIS ne se**
25 **matérialisent généralement que peu de temps avant la date du service**
26 **demandée. Ainsi, le Transporteur a du anticipé pour l'année témoin**
27 **projetée 2012 la totalité des besoins des services de transport de point**
28 **à point à court terme.**

29 **Le Transporteur établit la prévision de besoins des services de**
30 **transport à court terme en considérant celle des services de transport**
31 **à long terme. Le Transporteur ayant établi sa prévision de besoins de**
32 **service de transport de point à point à long terme pour l'année 2012 en**
33 **anticipant certains renouvellements de réservations, il a jugé**
34 **raisonnable de maintenir le niveau de besoins des services de**
35 **transport de point à point à court terme à un niveau équivalent à celui**
36 **de 2011.**

37 **Enfin, depuis la décision D-2007-08, l'établissement des besoins de**
38 **services de transport de point à point est réalisé dans un contexte**
39 **réglementaire où un compte d'écart des services de transport de point**
40 **à point permet de neutraliser les écarts entre la prévision de ces**
41 **besoins et leur réalisation.**

1 **RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE**

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

6 **Préambule :**

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

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

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

13 **Demandes :**

14 **32.1** La Régie constate que les informations fournies dans le rapport annuel ne
15 concernent que l'année 2010. Veuillez déposer une projection des données
16 relatives aux engagements d'achat de type Toulnostouc, sous le même format que
17 la référence (iii), pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin.

18 **R32.1**

19 **Dans la décision D-2011-039, la Régie demande au Transporteur de**
20 **présenter au Rapport annuel au 31 décembre 2010 une mise à jour du**
21 **tableau présenté à l'annexe 1 de la décision D-2010-032, soit le suivi**
22 **des engagements d'achat de type Toulnostouc, tel que demandé par**
23 **les décisions D-2009-071 et D-2009-093.**

24 **La Régie a établi un format de suivi des engagements d'achat de type**
25 **Toulnostouc sur une base annuelle, qui prend en compte les**
26 **engagements en vertu de l'article 12A.2 i) et des sections de**
27 **l'appendice J des *Tarifs et conditions*.**

28 **Le Transporteur rappelle cependant que le suivi des engagements en**
29 **vertu de l'article 12A.2 i) actuellement en vigueur ne peut s'effectuer**
30 **sur une base annuelle. Dans le cadre de l'application de cet article, les**
31 **revenus de conventions de service de transport à long terme en valeur**
32 **actualisée doivent être suffisants pour couvrir les coûts des projets de**
33 **raccordement d'un client du service de transport. Par ailleurs, dans la**
34 **décision D-2011-039, la Régie a demandé que le suivi des engagements**
35 **d'achat soit traité dans un dossier générique.**

36 **En tenant compte du contexte précité, le Transporteur donne suite à la**
37 **demande de la Régie et présente au tableau suivant le suivi des**
38 **engagements d'achat de type Toulnostouc pour l'année historique 2010 et**
39 **des estimations pour l'année de base 2011 et l'année témoin projetée 2012.**

1
2
3

Tableau R32.1
Suivi des engagements de type Toulnostouc pour les années 2010 à 2012

A. REVENUS

- Liste des revenus de point à point considérés (à court terme et à long terme) du Producteur, incluant les revenus associés à chacune des conventions de point à point

<u>Conventions</u>	2010	2011	2012
CRT	3,6	3,4	3,5
HIGH	17,8	17,2	17,5
MASS	95,1	91,6	93,1
NE	95,1	91,6	93,1
ON	75,2	95,5	97,0
NB	23,8	22,9	23,3
Revenus à long terme	310,6	322,2	327,5
Revenus à court terme	21,9	4,5	4,4
Sous-total	332,5	326,8	331,9

- Établir et soustraire, lorsqu'applicable, la base minimale des revenus qui auraient été possibles sans le raccordement de la centrale Toulnostouc ¹

Base minimale de revenus	21,4	20,6	21,0
--------------------------	------	------	------

- Établir et soustraire, le cas échéant, les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2i) et les sections de l'Appendice J ²

<u>Conventions</u>	2010	2011	2012
ON	75,2	95,5	97,0
MASS	95,1	91,6	93,1
NE	62,4	41,3	43,0
Sous-total	232,7	228,4	233,1

- Établir et soustraire les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 ii) ³

Centrale de Magpie	1,7	1,1	1,1
--------------------	-----	-----	-----

Sous-total A - Revenus disponibles pour validation des engagements de type Toulnostouc	76,7	76,7	76,7
---	-------------	-------------	-------------

B. ENGAGEMENTS DE TYPE TOULNUSTOUC

- Liste des engagements d'achats de type Toulnostouc et valeur annuelle de chacun

<u>Centrales</u>	2010	2011	2012
Centrale de la Toulnostouc	-23,2	-23,2	-23,2
Centrale de l'Eastmain-1	-26,4	-26,4	-26,4
Centrale Mercier	-1,4	-1,4	-1,4
Centrale de la Péribonka	-18,4	-18,4	-18,4
Centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs	-7,3	-7,3	-7,3
Sous-total B - Engagements d'achat de type Toulnostouc	-76,7	-76,7	-76,7

C. SURPLUS OU DÉFICIENCE (C = A - B)

- Établir le surplus ou la déficience de revenus admissibles par rapport aux engagements de type Toulnostouc

Surplus ou Déficience	0,0	0,0	0,0
------------------------------	------------	------------	------------

1 Les revenus associés aux conventions pour livraison à CRT et à HIGH.

2 La répartition des revenus associés à l'article 12A.2 i) et ceux associés aux sections de l'Appendice J des *Tarifs et conditions* doit se faire en valeur actualisée et ne peut se faire en valeur annuelle.

3 Les revenus associés à l'engagement selon l'article 12A.2 ii) représentent la production annuelle multipliée par le tarif horaire.

4 **32.2** Veuillez identifier dans ces projections les valeurs retirées aux fins de la
5 répartition des coûts par service.

1 **R32.2**

2 Le Transporteur rappelle que les données relatives aux engagements
3 d'achat de type Toulnostouc sont fournies dans le Rapport annuel 2010
4 à la demande de la Régie selon le format introduit dans la décision
5 D-2009-071 en considérant les revenus et les engagements d'achats
6 (sur une base monétaire). Tel qu'il appert du rapport annuel et de la
7 réponse à la question 32.1, certains éléments doivent être présentés
8 sur une base annuelle de façon différente de l'application des *Tarifs et*
9 *conditions* en vigueur. Aussi, la Régie a demandé dans la décision
10 D-2011-039 que le suivi des engagements d'achat soit traité dans un
11 dossier générique.

12 Par ailleurs, la répartition du coût du service est effectuée selon la
13 méthode retenue par la Régie dans les dossiers précédents. Ainsi, tel
14 que prescrit par la décision D-2009-015, page 89, le Transporteur retire
15 en ce qui a trait aux besoins de transport (en MW) pour la répartition du
16 coût du service de la sous-fonction Raccordement des centrales de
17 type Toulnostouc pour l'année 2012, les réservations à long terme de
18 237 MW pour livraison à HIGH. Cette façon de procéder est cohérente
19 avec la décision de la Régie, où des réservations de 374 MW ont été
20 retirées pour l'année 2009 qui était alors sous étude, soit 237 MW pour
21 livraison à HIGH, ainsi que de 105 MW pour livraison à CRT et 32 MW
22 pour livraison à DER. Ces deux dernières réservations ne sont pas
23 anticipées pour l'année 2012. Enfin, le retrait de ces réservations dans
24 le cas de la sous-fonction Raccordement des centrales de type
25 Toulnostouc a peu d'effet (environ 1,6 M\$ ou moins de 0,1 % pour la
26 charge locale) sur la répartition du coût du service.

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

29 **Préambule :**

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

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

36 **Demande :**

37 **33.1** Veuillez préciser si le nouveau site OASIS permet de répondre aux besoins
38 d'informations concernant le calcul du facteur de répartition puissance-énergie.

1 **R33.1**

2 Le nouveau site OASIS serait en mesure de faire le lien entre les
3 réservations du service de transport de point à point à long terme et les
4 programmes.

5 Par ailleurs, le Transporteur veut porter à l'attention de la Régie que
6 l'estimation de l'énergie pour le service de transport de point à long
7 terme à partir des informations du site OASIS est un exercice laborieux
8 pouvant impliquer la prise en considération de diverses activités et
9 d'un grand nombre de données pour une période d'au moins une
10 année, afin d'assurer notamment le traitement et l'analyse de ces
11 données à partir d'outils en parallèle et la prise en compte selon des
12 délais fixes pour la préparation de la preuve.

13 En outre, les clients de réservations à long terme peuvent utiliser
14 celles-ci en tout temps ou à certaines périodes seulement, selon leurs
15 besoins qui peuvent différer d'une année à l'autre. L'estimation de
16 l'énergie pour l'année témoin ne permettrait pas nécessairement une
17 grande certitude puisqu'elle comporterait d'une part, la présomption
18 que les programmes sur une base réelle reflètent convenablement
19 l'énergie transitée et d'autre part, la possibilité que les données d'une
20 année réelle soient plus ou moins représentatives pour une année
21 projetée, notamment lorsque la capacité réservée ou le transit varient
22 d'une année à l'autre et que l'historique disponible afin d'en apprécier
23 les caractéristiques est relativement court.

24 Même si le Transporteur peut comprendre le mérite d'apporter des
25 améliorations à la méthode de répartition du coût du service, il importe
26 que celles-ci aient un caractère matériel et puissent être incorporées de
27 façon efficiente. Un arbitrage judicieux doit être effectué entre l'analyse
28 nécessaire afin de refléter un niveau de précision suffisant et la
29 disponibilité des données pouvant susciter des difficultés de calcul. À
30 titre illustratif, une modification de 1 TWh de l'estimation de l'énergie
31 pour le service de transport de point à point à long terme par rapport à
32 la quantité de 24,4 TWh considérée pour l'année 2012, aurait un effet
33 très faible d'environ 0,3 % sur le facteur de répartition puissance-
34 énergie, se traduisant par un effet négligeable sur la répartition du coût
35 du service.

1 **TARIFICATION**

2 **Tarification services complémentaires**

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

5 **Préambule :**

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

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

17 *[...]*

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

25 **Demandes :**

26 **34.1** Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit des besoins additionnels aux services
27 complémentaires fournis par le Producteur qui sont présentement liés à
28 l'approvisionnement du Distributeur.

29 **R34.1**

30 **En vertu de l'annexe 8 des Tarifs et conditions des services de**
31 **transport actuellement en vigueur, le Distributeur doit fournir, ou**
32 **obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les**
33 **services complémentaires requis pour assurer en tout temps la**
34 **sécurité et la fiabilité du réseau de transport. Ainsi, le Distributeur doit**
35 **prendre les moyens nécessaires afin que les services liés à son**
36 **approvisionnement soient fournis. Conséquemment, le Transporteur**
37 **ne prévoit pas de service complémentaire autre que ceux énumérés à**
38 **l'annexe 8 des Tarifs et conditions.**

1 **34.2** Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur prévoit soumettre à la
2 Régie une proposition de tarification concernant ces services complémentaires
3 additionnels.

4 **R34.2**
5 **Voir la réponse à la question 34.1.**

6 **34.3** Veuillez préciser si les revenus provenant du service de réglage de tension, qui
7 apparaissent à la référence (i), sont liés à un dépassement des services prévus dans
8 le cadre des approvisionnements du Distributeur.

9 **R34.3**
10 **À la référence i), il s'agit des revenus pour le service de réglage de**
11 **tension attribuables aux clients des services de transport de point à**
12 **point, donc ils ne sont pas liés aux approvisionnements du**
13 **Distributeur.**

14 **34.4** Dans l'affirmative, veuillez déposer l'entente concernant la fourniture et la
15 tarification du service de réglage de tension concernant les besoins
16 supplémentaires.

17 **R34.4**
18 **Voir la réponse à la question 34.3.**

19 **34.5** Veuillez fournir le détail des montants apparaissant à la référence (i).

20 **R34.5**
21 **Le tableau suivant présente le détail des revenus pour le service de**
22 **réglage de tension.**

23 **Tableau R34.5**
24 **Revenus du service complémentaire de réglage de tension**

Année	HQ Production (k\$)	Autres clients (k\$)
2010 (janv.- déc.)		
Service à long terme	1 332,4	179,6
Services à court terme	97,9	17,5
Total	1 430,3	197,1
2011 (janv.- mai)		
Service à long terme	562,7	74,1
Services à court terme	2,9	9,7
Total	565,6	83,8

1 **Le Transporteur note par ailleurs qu'une erreur cléricale s'est glissée**
2 **dans le tableau 1 de la pièce HQT-10, Document 1, en date du 1^{er} août**
3 **2011. Le montant des revenus du service de réglage de tension pour**
4 **HQ Production concernant la période du janvier à mai 2011 devrait être**
5 **de 565,6 k\$ au lieu de 656,6 k\$.**