

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association coopérative d'économie
familiale de Québec
(« ACEFQ »)**

1 **DDR # 1, ACEF Québec, tarifs/conditions d'HQT 2012, R-3777-2011, 1/11/2011**

2 **Documents confidentiels à consulter (tel qu'indiqué dans notre demande**
3 **d'intervention)**

4 a) Nous souhaitons, si l'occasion le permet, pouvoir consulter la pièce B-0027,
5 pièce **HQT-9 doc. 1.2**, intitulée « Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de
6 puissance » déposée par HQT sous pli confidentiel après avoir dûment signé l'entente
7 de confidentialité et de non-divulgence dont il est fait mention au paragraphe 19 de la
8 décision D-2011-150 du 26/9/2011. Nous souhaitons que des explications et
9 définitions claires accompagnent ce document.

10 **R a)**

11 **Tel que mentionné à sa demande et tel que ce fut le cas dans le passé, les**
12 **intervenants reconnus par la Régie pourront avoir accès à la pièce**
13 **confidentielle en souscrivant à un engagement de confidentialité et de**
14 **non-divulgence qui sera soumis par le Transporteur sur demande.**
15 **L'intervenant, par le biais de son procureur, se verra offrir un tel**
16 **engagement auquel il devra souscrire avant la consultation dans les**
17 **locaux de la Régie. Quant au contenu des documents confidentiels, il**
18 **s'agit de documents hautement techniques, présentés sous leurs formes**
19 **usuelles, qui ne peuvent être compris que par les personnes ayant les**
20 **qualifications requises.**

21 b) Nous demandons de pouvoir consulter les résultats des 3 balisages auxquels fait
22 référence HQT dans la pièce HQT-3 doc. 3 (PA consulting, COPE, TSO)

23 **R b)**

24 **Voir la réponse à la question 1.3 de la demande de renseignements**
25 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

26 Requête **DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES**
27 **SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2012**

28 [Articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q., chapitre R-6.01)]

29 **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

30 [10] Modalités de disposition du compte d'écart du coût de retraite à la pièce
31 **HQT-4, Document 3 ;**

32 **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

33 **APPROUVER** les propositions relatives aux principes réglementaires et aux
34 méthodes comptables, dont les modalités de disposition du compte de frais
35 reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés et du
36 compte d'écart du coût de retraite, selon la preuve du Transporteur ;

37 Lettre de présentation de la requête signée par Me Yves Fréchette, 01/08/2011

38 « En ce qui concerne le suivi demandé par la Régie quant au compte d'écart du coût de

1 retraite, le Transporteur propose, pour des fins de cohérence et d'allégement
2 réglementaire et en raison des précédents à ce sujet, que les modalités de disposition
3 de ce compte d'écarts (pièce HQT-4, Document 3) soient étudiées dans le cadre de la
4 demande tarifaire 2012-2013 du Distributeur, soit le dossier R-3776-2011, et que le
5 traitement réglementaire qui en découlera soit également applicable au Transporteur. »

6 **D.1 : Demandez-vous au tribunal d'entériner directement les modalités de**
7 **disposition du compte d'écarts du coût de retraite ou vous lui demandez**
8 **d'entériner les décisions qui seront prises dans la cause sur les tarifs de**
9 **distribution (R-3776-11)**

10 **R1**

11 Dans sa décision procédurale (D-2011-113), la Régie mentionne ce qui
12 suit :

13 « [12] *Le Transporteur propose que les modalités du compte d'écart relatif*
14 *au coût de retraite soumises en suivi de la décision D-2011-039 soient*
15 *traitées dans le dossier tarifaire 2012-2013 du Distributeur. La Régie*
16 *accepte la proposition du Transporteur. En conséquence, ces modalités ne*
17 *feront pas partie des sujets à débattre dans le présent dossier. »*

18 - Référence pour les prochaines questions : *HQT-1, Document 1*

19 **Présentation de la demande du Transporteur**

20 (p. 5) La présente demande est par ailleurs marquée par le statu quo au niveau de la
21 politique financière, de la répartition du coût du service et de l'établissement des tarifs.

22 (p. 10) « Cette demande se situe par ailleurs dans un cadre de statu quo au niveau de la
23 politique financière, pour laquelle seule une actualisation des paramètres est effectuée,
24 résultant en une légère baisse du coût moyen pondéré du capital présenté pour l'année
25 2012. »

26 **D.2 : Indiquez-nous quels sont les changements entre l'année 2011 et celle**
27 **2012 apportés par l'implantation IFRS au niveau du calcul du taux de la dette,**
28 **et au niveau des méthodes de répartition du coût de service.**

29 **R2**

30 Le Transporteur rappelle que les questions concernant les modifications
31 de méthodes comptables liées aux normes internationales d'information
32 financières (IFRS) et leur impact sur les composantes des revenus requis
33 sont traitées dans le dossier R-3768-2011, tel qu'indiqué dans la décision
34 procédurale D-2011-150.

35 Cela dit, la pièce HQT-8, Document 1, page 8 mentionne que le passage
36 aux IFRS ne cause pas d'impacts significatifs sur le coût de la dette des
37 entités réglementées d'Hydro-Québec. Concernant la répartition du coût
38 de service, la pièce HQT-11, Document 2, page 5, présente un nouveau
39 facteur de répartition concernant l'actif réglementaire ATPC / PTPC.

1 **(p. 5)** « Cette présidence débute dans une période où la quantité de travail connaît une
2 croissance importante, ainsi que dans un contexte de renouvellement des ressources. »

3 **(p. 6) Figure 1 Évolution des mises en service 2001 à 2012**

4 **(p. 10)** « Les investissements constituent un pôle majeur d'intervention en efficacité. Au fil
5 du temps, le Transporteur a donc mis en place plusieurs pratiques gagnantes, inspirées des
6 meilleures pratiques de l'industrie. Ces pratiques ont permis l'absorption d'une importante
7 charge de travail additionnelle, tout en livrant un service de qualité et des projets de grande
8 valeur, dans les coûts et dans les délais, avec une évolution minimale des effectifs. »

9 **D.3.a : Présentez-nous un tableau avec les données de 2001 à 2012, les heures**
10 **internes et externes de travail pour l'exploitation et la maintenance du réseau,**
11 **les heures internes et externes pour réaliser les investissements, ainsi que les**
12 **dépenses de maintenance et d'investissements pour la croissance et les**
13 **autres catégories d'investissements (en nous fournissant les chiffres exacts,**
14 **alors qu'HQT nous fournit cette information à la figure 1, page 8 de HQT-3 doc.**
15 **1).**

16 **R3a**

17 Le Transporteur considère que cette demande dépasse le cadre du présent
18 dossier et que celle-ci est trop vaste, notamment quant à son horizon, pour
19 y donner suite.

20 Nonobstant ce qui précède, le Transporteur invite l'intervenant à prendre
21 connaissance de la réponse à la question 16.2 de la demande de
22 renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, pour
23 ce qui a trait aux coûts réels et prévus visant les activités de maintenance
24 sur l'horizon 2008 à 2012.

25 Le Transporteur tient également à mentionner que les tableaux 6 et 7 de la
26 pièce HQT-6, Document 2 présentent l'effectif équivalent temps complet
27 annuel ainsi que les coûts unitaires de main-d'œuvre sur l'horizon 2010 à
28 2012.

29 Enfin, le Transporteur souligne qu'il n'y a pas de lien direct à établir entre
30 les mises en service, les investissements et les heures de prestation, car
31 les projets du Transporteur sont réalisés majoritairement clé en main, ce
32 qui nécessite peu de prestations de travail aux investissements.

33 **D.3.b : Justifiez l'affirmation à l'effet que vous soyez dans une période où la**
34 **quantité de travail connaît une croissance importante relativement à**
35 **l'affirmation que vos gains d'efficacité dans les activités d'investissement**
36 **assure une évolution minimale des effectifs.**

37 **R3b**

38 Tel que précisé à la pièce HQT-3, Document 1, plusieurs pratiques
39 gagnantes ont permis au Transporteur d'absorber l'importante charge de
40 travail additionnelle découlant de la croissance des investissements. Ces
41 pratiques lui ont permis de livrer des projets de grande valeur, dans les
42 coûts et les délais planifiés, avec une évolution contenue de l'effectif. Les
43 principales pratiques gagnantes du Transporteur sont énumérées à la
44 page 9 de la pièce susmentionnée.

1 **D.3.c : La présentation des montants de mises en services (figure 1) est-elle**
2 **faite pour démontrer le niveau des activités en investissement ou les efforts en**
3 **maintenance qui s'en suivront. Prouver rigoureusement quel est le lien entre**
4 **les mises en chantier et les activités de maintenance.**

5 **R3c**

6 La mise en service constitue l'une des étapes de la réalisation d'un projet
7 d'investissement. Il s'agit du moment où une partie ou l'ensemble des
8 actifs faisant partie du projet sont prêts à être utilisés de façon productive.

9 La figure 1 de la pièce HQT-1, Document 1 indique l'évolution des mises en
10 service pour la période de 2001 à 2012. Elle illustre l'accroissement
11 significatif des activités du Transporteur afin d'assurer la qualité et la
12 fiabilité du service et d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux
13 besoins de ses clients.

14 Les activités de maintenance du Transporteur sont pour leur part
15 encadrées par la stratégie de maintenance. Tel qu'indiqué à la pièce
16 HQT-3, Document 1, cette stratégie incorpore un modèle de risque qui
17 permet de faire des choix d'actions de maintenance. Le Transporteur peut
18 ainsi réaliser des gains d'efficacité aux charges importants. Dans le
19 dossier R-3738-2010, pièce HQT-3, Document 1, le Transporteur indiquait
20 par ailleurs que cette stratégie permet une réallocation de la main-d'œuvre
21 pouvant alors être assignée à la réalisation de projets liés à la pérennité et
22 à la croissance du réseau de transport.

23 **D.3.d : Expliquez-nous en quoi les mises en services sont représentatives du**
24 **niveau d'activité d'HQT, plutôt que les dépenses d'investissements et les**
25 **dépenses de maintenance, ou encore les heures de travail vouées à**
26 **l'exploitation et aux investissements.**

27 **R3d**

28 Voir réponse à la question 3c.

29 Par ailleurs, le Transporteur considère que les éléments cités par
30 l'intervenant peuvent, chacun à leur manière, donner une indication du
31 niveau des activités du Transporteur.

32 **(p. 6) D.4 : Le NERC a-t-il retenu des pénalités en cas de non conformité aux**
33 **normes de fiabilité ? HQT est-il susceptible d'avoir à payer de telles pénalités**
34 **le cas échéant ?**

35 **R4**

36 La NERC n'a émis aucun avis de pénalité au Transporteur à ce jour.

37 Le Transporteur est susceptible de se faire imposer une sanction par la
38 Régie de l'énergie en cas de contravention à une norme de fiabilité, tel que
39 stipule l'article 85.10 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* :

40 « 85.10 Après avoir donné à l'entité visée à l'article 85.9 l'occasion de se faire
41 entendre, la Régie de l'énergie détermine s'il y a eu contravention à une norme
42 de fiabilité et, le cas échéant, elle impose une sanction qui ne peut excéder
43 500 000\$ par jour et en fixe le délai de paiement.

1 *Une sanction visée au premier alinéa peut comprendre notamment la*
2 *transmission d'une lettre de réprimande rendue publique par un moyen*
3 *approprié ou l'imposition de conditions par la Régie à l'exercice de certaines*
4 *activités. »*

5 (page 9) **D. 5 : Indiquez-nous comment est calculé le coût moyen pondéré du**
6 **capital (7,205% selon le tableau 1, page 9) pour 2011 année de base et**
7 **pourquoi le taux est le même que pour 2011 tel qu'autorisé par la Régie.**
8 **Justifiez l'écart du taux pour 2010 relativement au taux originellement autorisé**
9 **par la Régie de l'énergie.**

10 **R5**

11 **Le coût moyen pondéré du capital de l'année de base 2011 correspond au**
12 **coût moyen pondéré du capital autorisé dans la décision D-2011-039 de la**
13 **Régie. Cette approche est celle utilisée depuis les premiers dossiers**
14 **tarifaires du Transporteur. Concernant l'écart du coût moyen pondéré du**
15 **capital 2010, voir la réponse à la question 9.1 de la demande de**
16 **renseignements numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ à la pièce HQT-13,**
17 **Document 4.**

18 (p. 9) « Pour l'année 2012, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser une hausse des
19 revenus requis de 71,2 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année précédente, sur un
20 total de plus de 3 G\$. Cette hausse est essentiellement justifiée par la forte progression des
21 investissements nécessaires pour assurer la qualité et la fiabilité du service ainsi que pour
22 répondre aux demandes des clients. La hausse des revenus requis est ainsi en grande
23 partie attribuable à l'évolution de la charge d'amortissement, dont l'augmentation résulte
24 surtout des nouvelles mises en service réalisées et prévues au cours de la période 2010 à
25 2012, mais aussi, et pour une part significative, des modifications découlant du passage aux
26 normes IFRS. »

27 **D. 6.a : Considérant que les coûts capitalisés servent à décaler dans le temps**
28 **le règlement des coûts d'investissements, confirmez-nous que la hausse des**
29 **charges d'amortissement résultent des mises en service plutôt que des**
30 **investissements à proprement parler ? Considérant que les charges**
31 **d'amortissement ont baissé légèrement entre 2010 et 2011, indiquez-nous en**
32 **quoi la hausse des mises en services prévues et réalisées en 2010 justifie la**
33 **hausse des dépenses d'amortissement en 2012.**

34 **R6a**

35 **L'amortissement des actifs débute lors de leur mise en service et non**
36 **lorsque l'investissement est fait. L'impact sur la charge d'amortissement**
37 **d'une mise en service faite dans une année se fait ressentir pleinement**
38 **l'année suivante puisque la charge d'amortissement est calculée sur une**
39 **année complète. Lors d'une année donnée, les mises en services sont**
40 **effectuées tout au long de l'année, ce qui se traduit par une charge**
41 **d'amortissement moindre que celle de l'année suivant la mise en service.**

42 **Les mises en service de 2010 font donc augmenter la charge**
43 **d'amortissement de 2011 et 2012 et les mises en service de 2011 font**
44 **augmenter la charge d'amortissement de 2012.**

1 **La charge totale d'amortissement de 2011 est légèrement moindre que**
2 **celle de 2010 car l'effet à la hausse des mises en service de 2010 sur**
3 **l'année complète 2011 est atténué par l'absence en 2011 des coûts nets**
4 **liés aux sorties d'immobilisations corporelles associées à certaines**
5 **installations du poste Des Cantons, tel qu'autorisé par la Régie dans sa**
6 **décision D-2010-032.**

7 **D.6.b : Pour les facteurs importants pouvant justifier la hausse de 71,2 M\$ du**
8 **revenu requis, soit hausse des mises en service et modifications découlant**
9 **du passage aux IFRS, montrez-nous en détail leur impact sur la hausse des**
10 **coûts (dans le cas de l'impact des IFRS différenciez l'effet des différentes**
11 **normes IFRS ayant des impacts sur la mesure des charges et de la base de**
12 **tarification en 2012)**

13 **R6b**

14 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements**
15 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

16 (pages 10 et 11) « Sur le plan des charges, le Transporteur entend continuer à livrer des
17 résultats surpassant les cibles d'efficience fixées. À la base, l'intégration à l'approche
18 globale de type paramétrique d'un objectif d'efficience de 1 % des CNE dont la gestion est
19 sous le contrôle du Transporteur permet d'assurer que sa performance sera améliorée. Pour
20 les années 2010 à 2011, les mesures d'efficience du Transporteur ont permis de réaliser
21 une efficience additionnelle de 14,5 M\$ par rapport aux cibles annuelles, avec récurrence. »

22 (p. 12) « Au plan des investissements, le Transporteur propose une adaptation des
23 redditions de comptes et des encadrements de certaines de ses pratiques gagnantes mises
24 en place. »

25
26 (p. 13) « Quant à l'application de l'approche paramétrique, le Transporteur demande le
27 maintien de la cible annuelle d'efficience aux charges de 1 % de ses CNE sous son contrôle
28 de gestion. »

29 (HQT-23 doc. 1, page 17) « 14 Le Transporteur souligne que les gains d'efficience
30 réalisés aux charges en 2010 ont atteint globalement un montant de 10,8 M\$, soit 4,5 M\$ de
31 plus que la cible originale de 6,3 M\$ établie à 1% des CNE sous son contrôle de gestion.
32 Pour 2011, le Transporteur prévoit réaliser des gains de l'ordre de 16,4 M\$, soit 10 M\$ de
33 plus que la cible originale de 6,4 M\$ présentée dans la demande tarifaire 2011 (R-3738-
34 2010). »

35 (HQT-23 doc. 1, page 19) « Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications
36 significatives de sa structure de coûts. Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il est
37 justifié et raisonnable de reconduire pour 2012 l'objectif global de gains d'efficience de 1%
38 de ses CNE sous son contrôle de gestion et prévoit ainsi réaliser des gains d'efficience de
39 l'ordre de 6,6 M\$.

40 **D. 7.a : Pourquoi ne réajustez-vous pas à la hausse votre objectif d'efficience**
41 **plutôt que de continuer à livrer des résultats surpassant les cibles fixés ?**

1 **R7a**

2 Voir la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements
3 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

4 **D. 7.b : En quoi le fait que votre structure de coûts n'est pas modifiée**
5 **significativement en 2012, vous empêche d'accroître vos gains d'efficience ?**
6 **Qu'est-ce qui vous empêche d'accroître les gains d'efficience sur la**
7 **proportion de coûts, proportion que vous dites contante, « sous votre**
8 **contrôle » ?**

9 **R7b**

10 Voir la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements
11 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

12 **D. 7.b (sic) : Produisez-nous un graphique équivalent à la figure 2, pour les**
13 **gains d'efficience aux investissements (coûts évités réduisant les charges de**
14 **capital, coûts de mise en marche, de maintenance etc. réduits grâce à**
15 **certaines technologies ou certaines façons de réaliser les investissements**
16 **etc.). Si vous ne pouvez pas nous fournir de telles données, justifiez les**
17 **raisons.**

18 **R7c**

19 Les gains d'efficience aux investissements réalisés et prévus par chantier
20 pour l'horizon 2008 à 2012, en sus des investissements évités déjà fournis
21 à titre d'exemples dans les demandes tarifaires antérieures du
22 Transporteur en lien avec la planification intégrée, sont présentés en
23 réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements no 1 de la
24 Régie, à la pièce HQT-13, Document 1.

25 Voir également la réponse à la question 4.1 de la demande de
26 renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, en
27 ce qui a trait à la mesure des investissements évités.

28 - Référence pour les prochaines questions : ***HQT-3, Document 1***

29 **Efficience**

30 **(page 5)** «Comme en témoignent les résultats des balisages présentés dans la pièce HQT-
31 3, Document 3, la performance du Transporteur est en constante amélioration et se
32 compare avantageusement à celle des entreprises balisées malgré les impératifs propres au
33 Transporteur, tels la rigueur du climat, la faible densité de population et la complexité des
34 infrastructures liées à la très haute tension.»

35 **D. 8.a : Relativement aux entreprises canadiennes, participant aux travaux de**
36 **COPE (Committee On Performance Excellence), fournissez-nous des données**
37 **comparatives concernant la rigueur du climat et la densité de population ainsi**
38 **que l'importance de chaque niveau de tension utilisé dans leur réseau de**
39 **transport d'électricité.**

1 **R8a**

2 Cette question dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur
3 rappelle que dans sa décision D-2011-150, la Régie a précisé qu'elle
4 n'entendait pas traiter en profondeur la question du balisage.

5 Voir également la réponse à la question 1.3 de la demande de
6 renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

7 **D. 8.b : Indiquez-nous si le réseau très haute tension est nécessairement plus**
8 **coûteux ou si certains aspects de la THT permet de réduire les coûts unitaires.**

9 **R8b**

10 Pris individuellement, les équipements à très haute tension sont plus
11 coûteux que les autres. Cependant, ils procurent une plus grande capacité
12 de transport de l'électricité. De plus, transporter l'électricité à très haute
13 tension a l'avantage de réduire de façon importante les pertes électriques
14 sur le réseau.

15 Il en ressort qu'il est souvent avantageux de bâtir un réseau à très haute
16 tension. Des études technico-économiques, qui prennent en compte le
17 coût des équipements et la valeur des pertes électriques évitées, sont
18 réalisées par les planificateurs du Transporteur afin de choisir le niveau de
19 tension approprié.

20 (page 7) « Le Transporteur a d'ailleurs donné des exemples d'investissements évités grâce
21 à la planification intégrée dans ses demandes tarifaires antérieures. À la suite de ses
22 réflexions, le Transporteur en est venu à la conclusion que la planification intégrée fait
23 maintenant partie intégrante de ses façons de faire. De ce fait, il n'apparaît plus opportun,
24 de l'avis du Transporteur, de suivre les investissements évités.
25 Le Transporteur a également constaté que les pratiques ou projets d'efficience n'amènent
26 pas toujours des gains uniformes dans le temps et que dans le cas de plusieurs pratiques,
27 les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles à capter. Ces constats militent en
28 faveur d'une appréciation plus globale de l'efficience du Transporteur qui tient compte des
29 défis liés à la gestion d'investissements à la hausse et qui est évaluée dans une perspective
30 plus large en dégageant les tendances plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle des
31 résultats. »

32 **D. 9.a : indiquez-nous quels sont les coûts et les difficultés amenées par une**
33 **évaluation systématique des investissements évités et par la mise à jour d'une**
34 **banque de données portant sur les investissements évités à long terme.**

35 **R9a**

36 Voir la réponse à la question 4.4. de la demande de renseignements
37 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

38 **D. 9.b : Est-ce que les gains d'efficience aux investissements se limitent aux**
39 **investissements évités. Énumérez-nous les types de gains d'efficience**
40 **possibles en lien avec les investissements et les façons de mesurer ces gains.**

1 **R9b**

2 **Non, les gains d'efficience ne se limitent pas aux investissements évités.**

3 **Les autres gains d'efficience aux investissements permettent une**
4 **réduction des coûts, par exemple avec l'optimisation de processus**
5 **opérationnels (ex. réingénierie de la chaîne d'approvisionnement).**

6 **Voir également la réponse à la question 4.1 de la demande de**
7 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

8 **(p. 10 et 11, indicateur de performance de COPE)**

9 **D. 10.a : Prouver nous qu'il y a un lien de causalité entre l'indicateur de qualité**
10 **T-Saidi et le ratio coût sur valeur des actifs pour H.Q. et les autres**
11 **participants au projet COPE. Fournissez-nous les intrants de base pour le**
12 **calcul du ratio Coût/valeur brute des actifs, pour HQT et les autres entreprises**
13 **agréées de 2007 à 2009. Fournissez-nous un historique des intrants de base**
14 **au calcul de cet indicateur de performance pour HQT. Donnez-nous la liste des**
15 **entreprises composant la moyenne pour les différentes années présentées.**

16 **R10a**

17 **Bien qu'il n'y ait pas de lien direct de causalité entre l'indicateur de fiabilité**
18 **T-SAIDI et l'indicateur Coûts / Valeur des immobilisations corporelles et**
19 **actifs incorporels du COPE, à long terme, l'ensemble des activités de**
20 **maintenance et de renouvellement réalisées sur les actifs existants**
21 **assurent en grande partie la fiabilité du service rendu par ce réseau. Vu**
22 **autrement, la dimension T-SAIDI mesure la qualité du service obtenu par le**
23 **client, alors que la dimension Coût représente le coût du service payé par**
24 **le client.**

25 **Le Transporteur fournit ci-après le tableau des données de l'indicateur**
26 **mentionné en référence. De plus, le Transporteur rappelle que selon les**
27 **règles de confidentialité du COPE, aucune donnée plus détaillée ne peut**
28 **être fournie.**

29 **Les entreprises incluses dans le composite sont AltaLink, BC Hydro,**
30 **Hydro One, Hydro-Québec TransÉnergie, Manitoba Hydro, Énergie NB,**
31 **Newfoundland Power, SaskPower. Ensemble, ces entreprises couvrent**
32 **plus de 85 % du réseau de transport d'électricité du Canada.**

1
2
3
4
5

Tableau R10a
Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et
Coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts
des investissements en pérennité divisés par la valeur des immobilisations
corporelles et incorporelles (%)

		HQ	Composite
T-SAIDI	2005	43,5	75,1
	2006	54,6	92,1
	2007	42,5	78,2
	2008	47,9	108,1
	2009	110,1	84,5
	2009 redressé	44,5	
Coûts d'exploitation et d'administration et investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles	2005	5,2	5,0
	2006	5,4	5,4
	2007	5,4	5,6
	2008	4,7	5,1
	2009	4,8	5,4
	2009 redressé	4,8	

6

7
8
9
10
11

D.10.b : Indiquez-nous comment a été établi la moyenne des données des autres entreprises tant pour T-SAIDI que pour l'indicateur de coût sur valeur ? Indiquez-nous si pour établir l'indicateur de coût sur valeur, COPE utilise une pondération en fonction du niveau de tension des lignes et/ou transformateurs, ou encore pour établir la moyenne des autres entreprises.

12

R10b

13
14
15

La moyenne pour l'indice T-SAIDI représente la somme des durées des interruptions de tous les participants divisée par la somme des points de livraison de tous les participants.

16
17
18
19

La moyenne pour l'indicateur de Coût sur la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles est calculée en additionnant la somme des coûts de tous les participants divisée par la somme des actifs de tous les participants.

20
21

Le COPE n'utilise pas de pondération en fonction du niveau de tension pour établir la moyenne des entreprises.

22
23
24

Le fait de ne pas convertir les différents types de tension ne limite pas la comparaison qui consiste à utiliser des indicateurs globaux et analyser la tendance des résultats.

25
26
27
28
29
30

D.10.c : Justifiez le fait que le ratio Coût/Valeur des actifs varie beaucoup d'une année à l'autre (par ex. pour HQT 5,4% en 2006 vs 4,7% en 2008, soit une réduction de 13% dans le ratio; est-ce que les changements comptables ou les changements dans la structure de coût, comme le transfert d'actifs en télécom ou autre, peuvent expliquer ces variations) et que ce ratio n'évolue pas toujours dans le même sens pour HQT et les autres entreprises.

1 **R10c**

2 **Le Transporteur considère que cette question dépasse le cadre du présent**
3 **dossier.**

4 **(p. 16)** « Finalement, pour favoriser, entre autres, la mise en oeuvre de l'ensemble des
5 diverses pratiques gagnantes aux investissements, le Transporteur a poursuivi l'évolution de
6 son organisation en l'ajustant en 2011 pour l'axer encore plus sur l'approche de planification
7 dite *top down* (approche descendante en matière de gestion) tant pour ses investissements
8 que pour sa maintenance (pratique « j »).

9 **D. 11 : Précisez ce que vous entendez par cette approche « top down » en**
10 **nous fournissant au besoin des documents explicatifs, et indiquant si cela sert**
11 **à planifier les investissements en tenant compte des efforts et dépenses de**
12 **maintenance dans un optique d'optimisation des coûts d'investissement et de**
13 **maintenance à long terme. Précisez les avantages qui découlent de cette**
14 **approche.**

15 **R11**

16 **L'approche « top-down » consiste à établir des processus de gestion**
17 **d'investissements qui partent des orientations stratégiques du**
18 **Transporteur et les décomposer en étapes successives davantage**
19 **opérationnelles et concrètes.**

20 **Cette méthode permet au Transporteur de planifier ses investissements en**
21 **tenant compte des meilleurs gestes et en restant conforme à sa vision**
22 **stratégique.**

23 (p. 16) « • En ce qui a trait à la dimension d'efficacité consistant à effectuer un choix
24 judicieux des investissements à réaliser, la Régie pourrait suivre les résultats de l'indicateur
25 relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage
26 principal à risque (figure 3). »

27 **D. 12.a : En quoi faire un pourcentage plus élevé des équipements à risque**
28 **prouve que l'on fait un choix judicieux des investissements à réaliser et que**
29 **l'on optimise à la fois dépenses de maintenance et dépenses d'investissement**
30 **?**

31 **R12a**

32 **Le fait que le Transporteur réalise plus d'interventions sur les équipements**
33 **à risque qu'auparavant démontre qu'il maximise l'impact de l'utilisation de**
34 **son enveloppe en pérennité, contribuant ainsi à l'utilisation optimale de**
35 **ses investissements.**

36 **De plus, comme les équipements les plus à risque ont pour la plupart**
37 **dépassé leur durée de vie attendue, il est donc judicieux de réaliser des**
38 **investissements en pérennité plutôt que d'en faire la maintenance,**
39 **généralement plus coûteuse en fin de vie.**

40 **D. 12.b : Pourquoi ne pas différencier le pourcentage d'investissement à**
41 **réaliser selon le niveau de risque ?**

1 **R12b**

2 Le Transporteur suit le pourcentage d'intervention en fonction du risque
3 car le risque est associé à l'équipement et non à son coût. Il n'est donc pas
4 approprié de suivre les coûts associés aux investissements en fonction du
5 risque.

6 **D. 12.c : Pourquoi ne pas penser à un indice assurant le suivi du maintien en
7 bonne opération des équipements plus âgés ou plus à risque ?**

8 **R12c**

9 Le Transporteur se déclare satisfait des indicateurs qu'il utilise
10 actuellement. Il veille à la qualité de son service et la fiabilité de son parc,
11 qui reste de haut niveau, tel que ses indicateurs de balisage le démontrent.

12 **D. 12.d : Pourquoi pas un indice de coût global à long terme pour les
13 investissements et la maintenance ?**

14 **R12d**

15 Le Transporteur dispose déjà d'un indicateur de coûts répondant à la
16 définition de la question. Cet indicateur est présenté à la section 2.1 de la
17 pièce HQT-3, Document 3.

18 **(p. 16) « • En ce qui a trait à la dimension portant sur l'efficacité en gestion des projets
19 d'investissements, la Régie pourrait, comme elle le fait d'ailleurs déjà, suivre l'efficacité du
20 Transporteur dans le cadre de ses demandes d'autorisation des projets de 25 M\$ et plus... »**

21 **D. 13 : Sur la base de quels critères et quels indicateurs la Régie peut-elle
22 juger de l'efficacité en gestion des projets ?**

23 **R13a**

24 La Régie peut juger de l'efficacité du Transporteur en gestion de projets
25 en comparant les projets réalisés à ceux qui étaient planifiés, et ce à l'aide
26 du tableau 7 de la pièce HQT-9, Document 1.

27 Les coûts finaux comparés aux coûts prévus donnent une indication de
28 l'efficacité du Transporteur en matière de gestion de projets.

29 **(page 21-22) Indiquez-nous où vous en êtes dans votre révision et recentrage
30 des ateliers de remise à neuf ? quels sont les activités en 2012 et après par
31 ces ateliers et le gains visés.**

32 **R13b1**

33 Tel que précisé à la pièce HQT-3, Document 1, pages 21 et 22, cette mesure
34 est désormais intégrée à la pratique gagnante relative à la réingénierie de
35 la chaîne d'approvisionnement.

36 L'approvisionnement et le remplacement des disjoncteurs seront donc
37 dorénavant couverts par cette nouvelle pratique.

1 **D. 13.b2 : Où en êtes-vous rendu concernant les enjeux reliés aux disjoncteurs**
2 **12 kV, 330 kV et 735 kV et l'utilisation des ressources des ateliers pour les**
3 **projets de pérennité et croissance ?**

4 **R13b2**

5 Voir la réponse à la question 13b1.

6 **(page 32-33) D. 14.a Quelles seront les fonctions et le rôle du système expert**
7 **que vous êtes à développer ainsi que les gains attendus ?**

8 **R14a**

9 Le Transporteur poursuivra en 2012 le développement des bases d'un
10 système expert qui aura pour principale fonction le traitement des
11 informations associées aux équipements en télésurveillance, afin
12 d'identifier les anomalies de fonctionnement ou de changement d'état qui
13 permettront d'initier les actions correctives requises. Les gains associés à
14 la mise en application de ce système expert sont reliés au plan de
15 surveillance des équipements stratégiques du Transporteur.

16 **D. 14.b : Qu'entendez-vous par (p. 32-33) « La stabilité des produits informatiques**
17 **associée à une meilleure compréhension des processus de mise en route devrait permettre**
18 **au Transporteur de réaliser des gains d'efficacité additionnels de l'ordre de 3,8 M\$. » ?**

19 **R14b**

20 En 2010 et 2011, le développement des produits informatiques de
21 télémaintenance ont été stabilisés dans un environnement sécurisé,
22 conformément aux normes prescrites par la NERC. Les gains visés pour
23 ces produits sont reliés entre autres à la possibilité de réaliser certaines
24 activités en compagnonnage à distance, afin d'assister le personnel
25 technique dans la résolution de problèmes. Les activités réalisées en 2010
26 et 2011 concernant le processus de mise en route ont permis d'évaluer les
27 étapes critiques d'un projet afin de mieux cibler les gains d'efficacité
28 associés au déploiement de l'ensemble des outils de télémaintenance. Les
29 gains d'efficacité sont associés au déploiement de ces outils de
30 télémaintenance dans le cadre des projets et au changement dans les
31 façons de faire.

32 **Référence pour les prochaines questions : HQT-3, Document 1.1**

33 **Efficienc e du groupe Technologie**

34 **D. 15 : Justifiez à la figure 1, la hausse de 50,38% du nombre de km optiques**
35 **alors que l'effectif par 100 km, a baissé de 33%, donc impliquant une hausse**
36 **du nombre d'employés.**

37 **Justifiez à la figure 2 : hausse du nombre de noeuds du réseau de 7,35% soit**
38 **plus élevé en absolu que la baisse de l'effectif par 100 noeuds-activité**
39 **transport de 5,03%.**

40 **Figure 3 : justifiez la baisse du no de voies unitaires utilisées de 5,76%, alors**
41 **que l'effectif par millions de voies unitaires utilisées a augmenté de 8,16%**

1 **R15**

2 Tel que mentionné en réponse à la question 26a de votre propre demande
3 de renseignements numéro 1 à la pièce HQT-13, Document 3, du dossier
4 R-3738-2010 : « *L'augmentation de la longueur du réseau de*
5 *télécommunication optique, le nombre de nœuds et le nombre de voies*
6 *unitaires est principalement attribuable à l'ajout de nouvelles installations*
7 *(centrales, postes et lignes de transport et de distribution, immeubles*
8 *administratifs, etc.) ». La hausse du nombre de nœuds n'a pas de relation*
9 *directe avec la longueur du réseau.*

10 **Malgré la hausse de la charge de travail, la croissance de l'effectif a été**
11 **limitée à seulement 2 % sur cinq ans tout en assurant le maintien du**
12 **réseau de télécommunications.**

13 **(page 7) « À compter de 2012, pour fins d'allègement de la gestion, les coûts des**
14 **télécommunications de service seront facturés sur la base du nombre d'effectifs, plutôt que**
15 **du nombre de lignes téléphoniques »**

16 **D. 16.a : Pourquoi est-ce plus simple de facturer ainsi ?**

17 **R16a**

18 **Le nombre d'effectifs est une donnée accessible à tous les gestionnaires**
19 **et rapidement mise à jour.**

20 **D. 16.b : Quel est l'impact de ce changement de mode de facturation sur la**
21 **répartition du coût de service entre les divisions réglementées et non**
22 **réglementées d'H.Q. ?**

23 **R16b**

24 **Le partage des coûts entre les divisions d'Hydro-Québec demeure**
25 **similaire.**

26 **D. 16.c : Qui a décidé de ce changement et qui a été consulté ? »**

27 **R16c**

28 **La modification à la facturation constitue une révision de la facturation,**
29 **plutôt qu'un changement. Cette révision a été effectuée en conformité avec**
30 **les encadrements de l'entreprise, relativement à l'établissement du coût**
31 **complet, et d'autre part selon des bases de facturation généralement**
32 **reconnues par la Régie.**

33 **Globalement, cette révision n'a eu aucun impact sur les revenus requis**
34 **des divisions réglementées.**

35 **D. 17.a : Fournissez-nous les intrants par division servant au calcul des**
36 **indicateurs (Annexe 1 , pages 11 à 13).**

37 **R17a**

38 **Les indicateurs ne sont calculés que pour les unités réglementées.**

39 **Le tableau R17.a présente les intrants servant au calcul des indicateurs.**

1
2

**Tableau R17.a
Intrants au calcul des indicateurs**

Indicateurs	Composantes	Exercices terminés le 31 décembre				
		Années historiques			Année de base	Année témoin
		2008	2009	2010	2011	2012
Coût moyen /effectif	Services téléphonie facturés (\$ d'interurbains corporatifs sont exclus) (en k\$)	5 466 \$	5 308 \$	5 392 \$	5 582 \$	5 716 \$
	Nombre d'effectifs	3 431	3 423	3 337	3 387	3 420
	Coûts moyens / effectif	1 593 \$	1 551 \$	1 616 \$	1 648 \$	1 671 \$
Coût SAR/effectif	Services d'accès réseau (en k\$)	5 122 \$	5 120 \$	5 155 \$	5 500 \$	5 367 \$
	Nombre d'effectifs	3 431	3 423	3 337	3 387	3 420
	Coûts SAR / effectif	1 493 \$	1 496 \$	1 545 \$	1 624 \$	1 569 \$
Coût moyen de support et d'exploitation par ordinateur	Services de bureautique facturés	7 284 \$	7 485 \$	5 819 \$	7 810 \$	8 081 \$
	Nombre d'ordinateurs	3 030	3 218	2 459	3 259	3 614
	Coût moyen de support et d'exploitation par ordinateur	2 404 \$	2 326 \$	2 366 \$	2 396 \$	2 236 \$

3

4 **D. 17.b : Justifiez en page 11, annexe 1, la baisse de l'indicateur de 2008 à**
5 **2009 (de 1 593 à 1 551) ainsi que la baisse de l'indicateur en page 12 de 2011 à**
6 **2012 (de 1 624 à 1 569). Les coûts intègrent-ils le rendement sur la base ?**

7 **R17b**

8 La baisse de l'indicateur « Téléphonie administrative/effectif » de 2008 à
9 2009 s'explique essentiellement par la baisse des coûts en 2009 et une
10 augmentation entre 2008 et 2009 des effectifs au niveau de la base de
11 répartition.

12 Tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 3.1, page 30, du dossier
13 R-3669-2008, les coûts ont diminué suite à la présence d'éléments
14 ponctuels, et ce malgré la croissance et l'inflation.

15 La baisse de l'indicateur « Services d'accès réseau/effectif » de 2011 à
16 2012 est attribuable à la baisse des charges due au transfert des actifs de
17 télécommunications au Transporteur, tel qu'autorisé par la Régie à la
18 décision D-2011-096 rendue le 5 juillet 2011.

19 Les coûts utilisés pour calculer ces indicateurs n'intègrent pas le
20 rendement.

21 **Référence pour les prochaines questions : HQT-3, Document 2 Indicateurs**
22 **de performance et objectifs corporatifs**

23 (tableau 2 page 6) **D. 18 : Donnez-nous le nombre de répondants de 2004 à**
24 **2010, ainsi que le taux de satisfaction des clients de point à point à l'égard de**
25 **la tarification des services.**

26 **R18**

27 Le nombre de répondants a été de deux entre 2004 et 2007, de quatre en
28 2008 et 2010 et de trois en 2009. Le Transporteur considère que les
29 réponses des participants sont confidentielles.

1 **(p. 8)** « En 2010, des travaux relatifs au poste Duncan (Baie James) ont doublé la durée
2 moyenne des interruptions planifiées. »

3 **D. 19 : Quelle la durée moyenne des interruptions planifiées ?**

4 **R19**

5 La durée moyenne des interruptions planifiées a été de 207 minutes en
6 2010.

7 **D.20 : Donnez-nous la définition précise du coût total pour l'indicateur lignes
8 et pour l'indicateur postes. La définition de coût est-elle la même que pour PA
9 Consulting (HQT-3 doc. 3, figures 1 et 2, figure 4, figure 5,, figures 7 et 8, 10 et
10 11) ?**

11 **Pourquoi ne pouvez-vous pas calculer les indicateurs de 001 à 2004 ?**

12 **R20**

13 Le coût total pour l'indicateur lignes inclut les coûts en maintenance
14 lignes et le total des coûts pour les nouveaux investissements en lignes.

15 Le coût total pour l'indicateur postes inclut les coûts en maintenance
16 postes et le coût total des nouveaux investissements en postes. Les coûts
17 en maintenance et en investissement liés aux postes de départ et à
18 l'activité contrôle des mouvements d'énergie sont exclus.

19 Effectivement, la définition de coût est la même que celle utilisée pour le
20 balisage de PA Consulting.

21 Comme le Transporteur n'a pas participé au balisage de PA Consulting
22 pour les années 2001 à 2004, les informations sur cet horizon ne sont donc
23 pas disponibles.

24 **D. 21 : Quels sont les causes des déversements de plus de 4 000 litres en 2009
25 et 2010, ainsi que les coûts impliqués pour récupérer l'huile ? Quels sont les
26 moyens et les coûts pour prévenir de tels évènements.**

27 **R21**

28 Dans le cadre de la présente demande tarifaire, le Transporteur a proposé
29 de nouveaux indicateurs environnementaux aux fins de suivi par la Régie.
30 L'un d'eux est lié au nombre de déversements accidentels de plus de
31 4 000 litres d'huile. Un des critères retenus par le Transporteur est la
32 disponibilité des données relatives à l'indicateur au cours des trois
33 dernières années. Les informations disponibles pour cet indicateur et en
34 lien avec la question sont les suivantes :

35 **2009 :** Déversement d'huile isolante suite à une explosion et feu sur un
36 transformateur de puissance, dû à une manœuvre dans un autre
37 poste.

38 **2009 :** Déversement d'un mélange eau/glycol dû à une fuite dans la
39 tuyauterie du système de refroidissement d'un groupe
40 convertisseur.

1 **2010 : Déversement d'huile isolante suite à une explosion et feu sur un**
2 **transformateur de puissance, dû à un défaut interne d'un**
3 **équipement.**

4 **Par ailleurs, ce nouvel indicateur a fait l'objet de consultations auprès des**
5 **intervenants conformément à la décision D-2011-113 de la Régie et le**
6 **Transporteur a fourni d'autres informations dans ce cadre, notamment à la**
7 **pièce HQT-3, Document 2.1, Annexe 4.**

8 (page 33) **D. 22 : Pourquoi l'atteinte l'idéal est-il pas de 8 projets majeurs en**
9 **2011, alors que vous avez une liste de 10 projets à mettre en service en 2011 ?**

10 **R22**

11 **Voir la réponse à la question 13 de votre demande de renseignements**
12 **numéro 1, à la pièce HQT-14, Document 2 du dossier R-3640-2007.**

13 **Référence pour les prochaines questions : HQT-3, Document 3 **Balisage****

14 **(page 21) D. 23 : Pour le T-SAIDI qu'entend-on par point de livraison ?**
15 **Pour les divers indicateurs de PA Consulting et de COPE indiquez-nous**
16 **comment est calculé la moyenne ? Nous comprenons que la moyenne exclut**
17 **HQT ?**

18 **R23**

19 **Un point de livraison se définit généralement comme étant un point**
20 **d'alimentation où la puissance est transférée du Transporteur au**
21 **Distributeur ou au client du Distributeur alimenté directement par le réseau**
22 **de transport.**

23 **PA Consulting calcule la moyenne en effectuant la somme des résultats de**
24 **tous les participants divisée par le nombre de participants.**

25 **Pour ce qui est du COPE, voir la réponse à la question 10b.**

26 **Les données du Transporteur sont incluses dans le calcul des moyennes.**

27 **Référence pour les prochaines questions : HQT-4, Document 2**

28 **Conventions, méthodes et pratiques comptables**

29 **Les montants afférents aux mises en service retranchés des revenus requis d'une année**
30 **témoin originale sont imputés au compte de frais reportés hors base sur une base annuelle**
31 **à compter de cette année témoin originale ; ces montants afférents sont constitués comme**
32 **suit :**

33 **a) Montants des ajouts à la base de tarification, i.e. mises en service calculées selon la**
34 **moyenne des 13 soldes mensuels consécutifs ;**

35 **D. 24.a : Les montants afférents aux mises en service sont bien calculés selon**
36 **la moyenne des 13 soldes mensuels et non sur une base annuelle intégrale ?**

1 **R24a**

2 Les montants afférents aux mises en service sont calculés selon la
3 moyenne des 13 soldes mensuels.

4 **D. 24.b : Le rendement sur la base tarifaire est-il calculé et placé dans le**
5 **compte de frais reportés parallèlement aux dépenses d'amortissement et**
6 **d'exploitation?**

7 **R24b**

8 Le Transporteur le confirme.

9 Voir également la réponse à la question 7.1 de la demande de
10 renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

11 **D. 24.c : présentez-nous les différents cas possibles par un exemple chiffré**
12 **impliquant les montants investis, ainsi que les différentes charges possibles**
13 **et les dates de dépôts des demandes de projets ou des demandes tarifaires et**
14 **des dates de décision de la part de la Régie.**

15 **R24c**

16 Voir la réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements
17 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1 ainsi que la réponse à
18 la question 20.2 de la demande de renseignements numéro 1 de l'UC à la
19 pièce HQT-13, Document 10.

20 **Référence pour les prochaines questions : *HQT-4, Document 4* **Compte****
21 **de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne**
22 **d'approvisionnement**

23 **(p. 6)** « La section 2 résume l'essentiel du processus de réingénierie de la chaîne
24 d'approvisionnement que le Transporteur a développé en vue de sécuriser l'obtention en temps
25 opportun des équipements nécessaires à la réalisation efficace de ses projets². La section 3 fournit
26 les fondements de la création du compte de frais reportés et en propose les modalités de
27 disposition. »

28 (p. 7) « Comme mentionné à la pièce HQT-3, Document 1, section 3.2, plusieurs projets
29 d'investissements ont été retardés en 2008 à cause de retards de livraison de matériel
30 stratégique. »

31 **D. 25.a : Pourquoi ne pas inscrire le coût des équipements de la banque dans**
32 **les coûts d'investissement de chaque projet auxquels ils servent ?**

33 **R25a**

34 Le coût des équipements stratégiques en stock n'est pas inscrit dans les
35 coûts des projets d'investissement, car aucun de ces équipements n'est
36 initialement associé ou attribué à un projet d'investissement particulier.
37 Voir également à ce sujet les réponses aux questions 8.1 et 9.2 de la
38 demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,
39 Document 1.

1 **D.25.b : Pourquoi HQT ne précommande pas auprès de ses fournisseurs les**
2 **équipements pour les faire livrer en temps opportun en assumant des frais de**
3 **remisage et de financement approprié auprès du fournisseur, coût qui se**
4 **répercuteront dans les coûts d'acquisition et d'investissement ?**

5 **R25b**

6 **Tel que mentionné à la page 8 de la pièce HQT-4, Document 4 :**

7 *« L'objectif global du Transporteur est de disposer d'une chaîne*
8 *d'approvisionnement « juste à temps » (just in time) adaptée à la réalité du*
9 *transport d'électricité. Une chaîne d'approvisionnement performante,*
10 *flexible et agile, alimentée par une collaboration étroite entre le*
11 *Transporteur et les manufacturiers, est conforme aux meilleures pratiques*
12 *de l'industrie et favorise l'optimisation des coûts des équipements.*

13 *[...]*

14 *Le processus mis en place résumé ci-avant implique l'entreposage*
15 *temporaire de certains équipements commandés aux manufacturiers et*
16 *livrés par ceux-ci au Transporteur avant leur transfert aux chantiers des*
17 *projets d'investissement. »*

18 **Le processus mis en place par le Transporteur, dont le bien-fondé est**
19 **reconnu par la Régie à la page 65 de sa décision D-2011-039, vise**
20 **précisément à se faire livrer en temps opportun les équipements**
21 **stratégiques dans le but ultime d'éviter des retards dans la mise en**
22 **exploitation des projets.**

23 **Voir également la réponse à la question 9.3 de la demande de**
24 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

25 **D. 25.c : En quoi une planification par portefeuille plutôt que par projet permet-**
26 **elle de réduire les délais de livraisons des équipements ?**

27 **R25c**

28 **À la page 7 de la pièce HQT-4, Document 4, le Transporteur explique**
29 **comme suit les effets favorables d'une planification par portefeuille :**

30 *« Comme mentionné à la pièce HQT-3, Document 1, section 3.2, plusieurs*
31 *projets d'investissements ont été retardés en 2008 à cause de retards de*
32 *livraison de matériel stratégique. Ces retards ont été analysés et le*
33 *Transporteur a conclu que sa stratégie d'acquisition du matériel projet par*
34 *projet lui causait préjudice dans un contexte mondial de surchauffe, et*
35 *qu'une stratégie d'acquisition par portefeuille était requise, en utilisant dans*
36 *la mesure du possible des conceptions normalisées. En regroupant ses*
37 *demandes d'achat, le Transporteur a pu sécuriser des plages de production*
38 *chez les manufacturiers, garantissant ainsi les délais de livraison du*
39 *matériel, en plus de négocier des prix avantageux sur ce matériel. » [nous*
40 *soulignons]*

41 **(p. 6) « La figure 1 illustre de façon évidente la part prépondérante qu'occupent le**
42 **approvisionnements en équipements dans les coûts des projets d'investissement du Transporteur. »**

1 **D. 26 : Quelle est la part moyenne des approvisionnements en en équipements**
2 **dans les coûts totaux de projet ? Quelle est la part moyenne des coûts de**
3 **main d'oeuvre, interne et externe, ainsi que la part des services d'ingénierie ?**

4 **R26**

5 La réponse à la première partie de cette question est consignée à la page 8
6 de la pièce HQT-4, Document 4 :

7 « *Comme les équipements constituent environ 30 % des coûts des projets,*
8 *l'optimisation de ces coûts représente une mesure d'efficacité importante.* »

9 En ce qui a trait à la deuxième partie de la question, le Transporteur
10 soumet respectueusement que celle-ci est trop vaste et n'apporte pas de
11 plus value à la discussion de sa proposition.

12 **(p. 8)** « Ententes-cadres avec les fournisseurs : Négociation d'ententes-cadres avec au
13 moins deux fournisseurs pour chaque catégorie d'équipement, afin de sécuriser
14 l'approvisionnement, garantir les délais de livraison, optimiser les coûts et obtenir une plus
15 grande diversité technologique sur le réseau de transport «

16 « L'objectif global du Transporteur est de disposer d'une chaîne d'approvisionnement « juste
17 à temps » (*just in time*) adaptée à la réalité du transport d'électricité. »

18 **D. 27 : Pourquoi une banque d'appareillage est-elle requise si votre « juste à**
19 **temps » opère correctement ?**

20 **R27**

21 Tel que mentionné en réponse à la question 9.3 de la demande de
22 renseignement numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, le
23 Transporteur est dans l'impossibilité de faire coïncider parfaitement la date
24 de livraison par le fournisseur et la date de livraison au chantier qui en fera
25 usage.

26 **D. 28.a : Quels sont les engagement d'HQT dans le cadre d'une entente**
27 **cadre ? Cela lie HQT à un ou deux fournisseurs pour des années ? Quel est**
28 **l'impact sur la concurrence à moyenne et long terme et l'impact sur les prix de**
29 **limiter le nombre de fournisseur et de s'engager pour des années ?**

30 **R28a**

31 Le Transporteur a convenu de respecter un volume annuel de commandes
32 pour les fournisseurs basés au Québec (ABB à Varennes et Alstom à
33 St-Jean-sur-Richelieu). Le Transporteur n'a pas offert de volumes annuels
34 auprès des autres fournisseurs. Le choix des fournisseurs s'est fait sur la
35 base d'un appel d'offres en 2009, afin de maximiser la concurrence entre
36 les fournisseurs et pour s'assurer que le Transporteur obtienne les
37 meilleurs prix et délais de livraison.

38 **(Section 2.3, p. 8) D. 28.b : Pourquoi ne pas faire livrer les équipements à**
39 **l'année 4 directement du fournisseur, si vous avez des engagements fermes**

1 **de la part du fournisseur vous ne devriez pas avoir de délai de livraison et cela**
2 **vous éviterait des coûts de stocks et de déplacement ?**

3 **R28b**

4 **À terme, les transformateurs de puissance et inductances shunt pour les**
5 **projets seront livrés directement par les fournisseurs aux chantiers.**
6 **Entre-temps, l'écoulement des transformateurs de puissance et**
7 **inductances shunt en inventaire requiert une période de transition de 3 à 4**
8 **ans.**

9 **D. 28.c : Pourquoi (page 9) requérir un rendement sur un équipement qui est**
10 **stocké et n'est pas encore utile pour les clientèles, qui comme vous l'indiquez**
11 **en page 11 ne respecte pas les IFRS ?**

12 **R28c**

13 **Voir la réponse à la question 9.3 de la demande de renseignements**
14 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

15 **(p. 13 et 14, impact sur le revenu requis) D. 29 : Donc l'impact est d'environ 5**
16 **M\$ par année à partir de 2016 ? Pourquoi la valeur des équipements en**
17 **banque n'augmente t-elle pas proportionnellement au niveau des**
18 **investissements ? La valeur des équipements en banque ne devrait t-elle pas**
19 **augmenter en proportion de vos investissements qui augmentent dans les**
20 **prochaines années ?**

21 **R29**

22 **Le tableau 2 à la page 14 présente uniquement une illustration fondée sur**
23 **l'hypothèse décrite à la page 13 qui présume un solde moyen de 60 M\$ par**
24 **année d'équipements entreposés à compter de 2012.**

25 **Référence pour les prochaines questions : *HQT-6, Document 1* **Évolution****
26 **des dépenses nécessaires à la prestation du service**
27 **2010-2012**

28 **D. 30 : (tableau 1) Les coûts capitalisés ne devraient-ils pas croître**
29 **proportionnellement aux investissements ?**

30 **R30**

31 **Voir la réponse à la question 20.1 de la demande de renseignements**
32 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

33 **(p. 8) «Il n'existe pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et leur**
34 **répartition aux unités »**

1 **D. 31 : Devons nous comprendre que la règle de répartition des coûts**
 2 **prescrite par la Régie (annexe 1, p. 10) pour les frais corporatifs est tout à fait**
 3 **arbitraire ?**

4 **R31**

5 La répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode
 6 autorisée par la Régie dans sa décision D-2005-50. Cette méthode a été
 7 choisie puisqu'elle est équitable entre les activités réglementées et non
 8 réglementées et elle demeure stable dans le temps.

9 **(p. 8, Tableau 3 Compte d'écarts coûts de retraite) D. 32.a : justifié (sic)**
 10 **l'introduction dans ce tableau du rendement et indiquez-nous comment a été**
 11 **calculé de rendement ?**

12 **R32a**

13 Les montants comptabilisés au compte d'écarts portent rendement au taux
 14 autorisé sur la base de tarification à partir du moment de leur
 15 comptabilisation au compte. Les écarts étant comptabilisés sur une base
 16 mensuelle, les intérêts applicables sont calculés dès le mois suivant la
 17 comptabilisation du frais reportés.

18 **D. 32.b : Présentez-nous en détail le calcul du coût de la retraite et des autres**
 19 **avantages pour 2011 (pour l'année témoin du précédent dossier et pour**
 20 **l'année de base) et pour 2012, en présentant les divers variables impliquées**
 21 **comme le déficit actuariel des régimes etc. selon le référentiel des PCGR pour**
 22 **2011 et le référentiel des IFRS pour 2012.**

23 **Indiquez-nous pour chaque variable impliquée le degré de variabilité associée**
 24 **à chaque variable et le degré de fiabilité de l'estimation ou la prévision.**

25 **R32b**

26 **Tableau R32b**
 27 **Avantages complémentaires de retraite – Retraités (M\$)**

	Année autorisée 2011	Année de base 2011	Année témoin 2012
Intérêts sur l'obligation	26	30	29
Amortissement de l'obligation transitoire	15	15	s/o
Amortissement de la perte actuarielle nette	-	7	s/o
Coût d'Hydro-Québec	41	52	29
Quote-part du Transporteur	9,8	12,5	7,1

28

1 Voir la réponse à la question 14.1 de la demande de renseignements
2 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1 pour le détail du coût
3 de retraite par composantes.

4 Le coût de retraite et le coût des avantages complémentaires de retraite
5 sont établis par des actuaires indépendants. Ils reposent sur des valeurs
6 de marché à une date donnée ainsi que sur plusieurs hypothèses
7 démographiques et économiques, dont notamment le taux d'actualisation.

8 La juste valeur de l'actif et le taux d'actualisation au 31 décembre, date de
9 l'évaluation actuarielle, sont des intrants importants qui peuvent créer des
10 écarts avec les prévisions réalisées au printemps. Afin de capter ces
11 écarts, un compte d'écarts pour le coût de retraite a été créé à la demande
12 de la Régie en 2011.

13 **Référence pour les prochaines questions : HQT-6, Document 2** **Charges**
14 **nettes d'exploitation**

15 (p .6, Inflation et page 11, Salaire de base) D. 33 : Tenez-vous compte de l'effet
16 du remplacement du personnel et de l'utilisation de main d'oeuvre temporaire
17 sur l'évolution des coûts salariaux ? Si oui comment ?

18 **R33**

19 L'effet du remplacement du personnel et de l'utilisation de la main-d'œuvre
20 temporaire est considéré lors de l'établissement des coûts salariaux en
21 effectuant le suivi des variations sur l'évolution de l'effectif en équivalent
22 temps complet annuel, tel que le démontre le tableau 6 de la pièce HQT-6,
23 Document 2, page 13.

24 (p. 8, Organismes de réglementation) : D. 34 : Sur quelle base prévoyez-vous
25 les montants payés aux organismes de réglementation. Comparer les
26 montants prévus et effectivement versés à ce chapitre depuis 2001.

27 **R34**

28 Les prévisions des cotisations versées aux organismes de réglementation
29 et de normalisation sont basées sur les données historiques majorées de
30 l'inflation ou des budgets de ces derniers. Par ailleurs, le Transporteur
31 n'exerce aucune influence sur ces coûts.

32 Le Transporteur considère que la présentation des cotisations aux
33 organismes de réglementation et de normalisation depuis les 10 dernières
34 années dépasse le cadre du dossier.

35 (p. 9) « La diminution de 3,4 M\$ du rendement sur les actifs des fournisseurs internes
36 entre l'année témoin projetée autorisée 2011 et l'année témoin projetée 2012 s'explique
37 également principalement par l'application de la norme internationale d'information
38 financière IAS 19 précitée, traitée dans le dossier R-3768-2011. »

1 **D. 35 : Confirmez-nous que les fournisseurs internes appliquent**
2 **rétrospectivement les nouvelles normes IFRS et voient notamment leur part du**
3 **solde d'ATPC/PTPC radiée de leur base tarifaire et qu'ils n'obtiennent pas de**
4 **récupération du montant radié, comme le demande HQD et HQT dans le**
5 **dossier R-3768-11.**

6 **R35**

7 Le Transporteur rappelle que les questions concernant les modifications
8 de méthodes comptables liées aux normes internationales d'information
9 financières (IFRS) et leur impact sur les composantes des revenus requis
10 sont traitées dans le dossier R-3768-2011, tel qu'indiqué à la décision
11 procédurale D-2011-150.

12 Cela dit, la diminution des bases de tarification du CSP et du groupe
13 Technologie est attribuable à l'impact de l'IAS 19 – Avantages du
14 personnel. Tel qu'expliqué au dossier R-3768-2011, les actifs et passifs au
15 titre de prestations constituées pour les activités non réglementées sont
16 constatés aux bénéfices non répartis.

17 **(page 12, Avantages sociaux) D. 36.a : Fournissez-nous l'historique des**
18 **prévisions et des réalisations des coûts des avantages sociaux.**

19 **R36a**

20 Le Transporteur considère que cette demande dépasse le cadre du présent
21 dossier, car ces informations sont régulièrement indiquées aux demandes
22 tarifaires déposées par le Transporteur.

23 **D.36.b : Comment est établi le taux d'avantages sociaux et comment sont**
24 **redressés ces coûts en fin d'année et que considérez vous comme un écart**
25 **important avant d'apporter une correction ?**

26 **R36b**

27 Le taux est le résultat des coûts prévus pour les régimes d'avantages
28 sociaux divisés par les salaires de base prévisionnels.

29 La vice-présidence Comptabilité et contrôle exerce un suivi mensuel de la
30 sous/sur imputation des avantages sociaux. Le suivi mensuel consiste à
31 comparer les charges réelles d'avantages sociaux comptabilisées et le
32 total des montants imputés selon le taux standard. Des corrections sont
33 apportées pour attribuer la quote-part des charges réelles d'avantages
34 sociaux.

35 **(p. 15, Tableau sur les coûts unitaires de main d'oeuvre) :**

36 **D. 37.a : Justifier les différences observées dans la croissance des salaires**
37 **moyens par catégorie entre 2010 et 2012 (varie de 9% pour les professionnels**
38 **à 3,45% pour les cadres, 5,4% pour employés de bureau , 4,9% métiers, 5,62%**
39 **techniciens, 5,73% ingénieurs, 6,15% spécialistes).**

1 **R37a**

2 La variation de l'effectif en équivalent temps complet annuel (ETC), telle
3 que présentée au tableau 6, page 13 de la pièce HQT-6, Document 3,
4 explique une bonne partie des écarts entre les groupes d'emplois. À ETC
5 constants de 2010, la croissance des salaires se serait située entre 3,5 %
6 et 6 % pour la période 2010 à 2012.

7 Le remplacement des départs d'employés au maximum de leur classe
8 salariale par des employés se retrouvant en progression salariale est un
9 autre facteur expliquant les croissances salariales différentes selon les
10 groupes d'emplois.

11 Finalement, les promotions (affectations temporaires ou permanentes) à
12 une classe supérieure, les réévaluations d'emplois se traduisant par un
13 repositionnement dans une classe salariale plus élevée et les
14 modifications au régime d'évaluation des emplois sont les autres facteurs
15 explicatifs des différences de croissance salariale entre les groupes
16 d'emplois.

17 **D. 37.b : À ce tableau les charges de retraite diminuent de 2011 à 2012**
18 **pourquoi ?**

19 **R37b**

20 Le coût de retraite estimé pour l'année témoin 2012 est en baisse par
21 rapport à celui autorisé pour 2011. Cette baisse reflète le rendement élevé
22 de la caisse de retraite en 2010 et tient aussi compte de la baisse anticipée
23 du taux d'actualisation ainsi que des impacts découlant de l'application,
24 au 1^{er} janvier 2012, de la norme internationale d'information financière
25 IAS 19 Avantages du personnel.

26 **(p. 22, Maintenance extraordinaire, page 25 Programme de prévention de la**
27 **contamination) D. 38.a : Pour les dossiers indiqués précisez la source du**
28 **problème, le responsable à l'origine du problème et dites-nous si HQT dispose**
29 **de recours pour se faire compenser par les fournisseurs en cas de défaut de**
30 **conception et si vous utilisez ces recours possibles?**

31 **R38a**

32 Les remplacements de composants, en maintenance extraordinaire, ne
33 sont pas en lien avec des fournisseurs. Ces remplacements sont dus au
34 vieillissement de composants en lien avec l'usure et le temps.

35 En ce qui concerne le programme de prévention de la contamination du
36 sol, il est possible qu'un défaut de conception soit à l'origine de la
37 contamination d'un site constatée de nombreuses années après
38 l'installation, à la suite d'un déversement d'huile accidentel, ou après une
39 caractérisation par exemple. Le programme vise à corriger la situation et
40 éviter qu'elle ne se répète. Le Transporteur prend dans ces circonstances
41 toutes les mesures nécessaires pour faire valoir ses droits.

42 Le programme de prévention de la contamination par le bruit consiste en
43 des activités de gestion du bruit en lien avec la nouvelle note d'instruction
44 du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
45 (MDDEP). Ce programme ne concerne pas les problèmes de conception

1 d'équipements et n'implique pas les fournisseurs d'équipements à ce
2 stade. Il pourrait influencer la conception de nouveaux équipements ou de
3 donner lieu au déploiement de mesures d'atténuation, si requis.

4 **D. 38.b : Quel contrôle de qualité HQT applique pour éviter de se retrouver**
5 **avec du matériel présentant des défauts, failles ou une durée de vie effective**
6 **plus faible que celle annoncée par le fournisseur ?**

7 **R38b**

8 Voici les principales activités de contrôle de la qualité exercées par le
9 Transporteur pour assurer la fiabilité des équipements achetés :

- 10 • Rédaction de spécifications normalisées de conception par les
11 experts techniques du Transporteur ;
- 12 • Revue de conception de l'appareil proposé par le fournisseur avant
13 la fabrication afin de s'assurer que cette conception rencontre
14 toutes les exigences de la spécification normalisée ;
- 15 • Gel de conception ;
- 16 • Élaboration d'une liste de pièces critiques pour laquelle toute
17 modification (quant à la nature du matériel, de la provenance, la
18 sous-traitance, le fournisseur de matière première, etc.) doit être
19 rapportée au personnel du Transporteur par le fabricant ;
- 20 • Essais d'homologation (ex. : essai de court-circuit, essai de glace,
21 essai sismique, etc. tout dépendant de la nature de l'équipement)
22 témoignés par des spécialistes d'essais d'Hydro-Québec
23 Équipement et Services partagés ;
- 24 • Émission du statut d'homologation suite à la réussite de tous les
25 essais ;
- 26 • Essais de type sur les unités subséquentes d'un modèle
27 d'équipement acheté ;
- 28 • Essais de mise en route et mise en service ;
- 29 • Présence de personnel de contrôle de la qualité sur une base
30 régulière chez les manufacturiers ;
- 31 • Audit qualité chez les manufacturiers par le personnel
32 d'Hydro-Québec Équipement et Services partagés ;
- 33 • Exigence d'une certification ISO des manufacturiers.

34 **(p. 28, Tableau 13) D. 39 : Justifiez la hausse importante des charges**
35 **d'informatique de la part du Groupe Technologie.**

36 **R39**

37 Tel que décrit à la pièce HQT-6, Document 2, page 27 du dossier
38 R-3738-2010, la hausse des charges informatiques en 2011 est liée aux
39 efforts additionnels en sécurité des technologies de l'information et des
40 communications (TIC), afin de mener à une maturité de base les solutions
41 déployées et se maintenir au niveau des pratiques généralement
42 reconnues du marché en matière de sécurité des TIC.

43 La hausse des charges entre 2011 et 2012 est attribuable à la croissance
44 des projets en maintenance évolutive.

1 **(p. 29) D. 40 : HQT a-t-elle trouvé une solution à moindre coût pour remplacer**
2 **les services complémentaires de la centrale Candia (2,5 M\$ en 2012) ?**

3 **R40**

4 **Le Transporteur travaille au choix de solution pour remplacer les services**
5 **complémentaires de la centrale Cadillac.**

6 **Il prévoit le recommander en 2012 à la Régie.**

7 **(p. 30, Tableaux 14) D. 41 : Justifiez la hausse du taux horaire moyen de 5,83% (de 103**
8 **à 109) de 2010 à 2011 ?**

9 **R41**

10 **La hausse est due à l'inflation ainsi qu'à la hausse du coût de retraite.**

11 (p. 35) « Concernant la direction principale Technologies de l'information, la
12 facturation sera dorénavant déterminée par service : Service de base, Service de
13 bureautique, Service de développement TI et Service d'exploitation. Ces
14 changements seront mis en place à compter de l'année témoin 2012. »

15 **D. 42 : Cela implique-t-il une nouvelle répartition des coûts des TI entre**
16 **divisions réglementées et non réglementées ? Cela assure-t-il une facturation**
17 **plus précise et équitable ?**

18 **R42**

19 **Le partage des coûts entre les divisions d'Hydro-Québec demeurent**
20 **similaires. La facturation est établie en fonction d'un service intégré au**
21 **niveau de la direction principale Technologies de l'information plutôt que**
22 **par direction.**

23 **(p. 44 Tableau A-3-2) D. 43 : Pourquoi l'arrêt des dépenses en alimentation (en**
24 **2012) et en environnement (à partir de 2011) ? Pourquoi la baisse de**
25 **dépenses : en acquisition (2011 à 2012), en transport aérien (2011 à 2012), de**
26 **la gestion du matériel (2011 à 2012) ? Pourquoi la hausse des frais immobiliers**
27 **entre 2010 et 2011 ?**

28 **R43**

29 **Le Transporteur constate que l'intervenant pose des questions sur**
30 **presque toutes les données qu'il a déposées, peu importe leur importance**
31 **relative et leur effet sur les tarifs, ce qui ne favorise pas l'allégement**
32 **réglementaire souhaité par la Régie.**

33 **Pour l'année 2012, comparativement à l'année 2011, le Centre de services**
34 **partagés (CSP) présente les variations suivantes de sa facturation au**
35 **Transporteur:**

36 **Domaine « Services alimentaires » : baisse de 0,3 M\$;**

37 **Domaine « Acquisition » : baisse de 0,3 M\$;**

38 **Domaine « Transport aérien » : baisse de 1,1 M\$;**

39 **Domaine « Gestion du matériel » : baisse de 1,8 M\$.**

1 Pour le domaine « Services alimentaires », il ne s'agit pas d'un arrêt de
2 consommation, mais d'une baisse de la consommation des services de ce
3 domaine par le Transporteur. Le Transporteur continue de consommer ces
4 services pour une valeur projetée de 48 k\$ pour 2012. Ainsi, par l'effet des
5 arrondissements, cette consommation est arrondie à 0 M\$ en 2012.

6 Pour le domaine « Acquisition », la baisse de 0,3 M\$ des charges est
7 expliquée essentiellement par les efforts d'optimisation et de gestion
8 déployée par le domaine et ses clients.

9 Pour le domaine « Transport aérien », la baisse de 1,1 M\$ de la facturation
10 de ce domaine s'explique par le raffinement des bases de facturation des
11 produits de ce domaine. Ainsi, un produit ayant pour base de facturation
12 les coûts a été converti à la principale base de facturation de ce domaine,
13 soit les « Passagers/miles ». Cette conversion a eu un impact à la baisse
14 sur la facturation et les volumes du domaine concernant le Transporteur.

15 Pour le domaine « Gestion du matériel », la baisse de 1,8 M\$ provient
16 essentiellement de la fin du projet de déménagement de l'entrepôt situé au
17 Bout-de-l'Île.

18 Pour l'année 2012, comparativement à l'année 2010, la facturation du
19 domaine « Immobilier » du CSP présente une augmentation de 6,3 M\$. À
20 ce sujet, voir la réponse à la question 4.2 de la demande de
21 renseignements numéro 1 de la FCEI à la pièce HQT-13, Document 6.

22 Pour le domaine « Environnement », au moment de l'élaboration du
23 présent dossier tarifaire, aucune entente n'avait été signée entre ce
24 domaine et le Transporteur, ce qui explique l'absence de charges pour
25 2011 et 2012.

26 **(p. 48-49, Unités corporatives, tableau A-4-2) D. 44 : Pourquoi la baisse plus**
27 **importante au transporteur des charges des services de finance 9,7 M\$ en**
28 **2010 à 7,6 M\$ en 2012 et des frais aux affaires juridiques de 4,6 à 2,4 M\$?**
29 **Justifiez la hausse des charges en sécurité industrielle.**

30 **R44**

31 Les coûts des services du Groupe finances sont en baisse en 2012 suite à
32 une réduction du coût de développement et d'exploitation des
33 technologies de l'information.

34 Les coûts des services de 2010 pour les unités Affaires juridiques et
35 Sécurité industrielle sont établis en fonction des demandes des clients
36 selon les produits ou les dossiers réalisés durant l'année. Par le fait même,
37 chaque client a reçu les coûts des services demandés.

38 Par ailleurs, les prévisions 2011 et 2012 sont basées sur les dossiers
39 connus au moment où elles ont été établies.

1 **Référence pour les prochaines DDR : HQT-6, Document 3** **Autres charges**

2 (p. 8, Achats d'électricité) D. 45 : Pourquoi hausse de 14,3 à 15,1 M\$ entre 2010
3 et 2011 (+5,6% alors que la hausse tarifaire d'HQD est d'environ 0,2% en 2010
4 et 2011 ? Quel a été demander (*sic*) la hausse des volumes
5 consommés d'électricité et pourquoi ?

6 **R45**

7 La hausse des coûts associés aux achats d'électricité par le Transporteur,
8 de 14,3 M\$ en 2010 à 15,1 M\$ en 2012, telle qu'indiquée au tableau 1 de la
9 pièce HQT-6, Document 3, s'explique essentiellement par une
10 augmentation de volume de l'ordre de 9 GWh.

11 (p. 9) • Une hausse de 10 M\$ est attribuable aux incidences liées à la charge
12 supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à être
13 effectués au registre des actifs du Transporteur. »

14 **D. 46 : Justifier en détail ce besoin supplémentaire.**

15 **R46**

16 Dans le cadre de son exercice de corroboration et de mise en conformité,
17 le Transporteur sera appelé à effectuer des scissions, fusions et
18 reclassements de coûts selon la mise en conformité recommandée et la
19 corroboration des actifs effectuée. Le reclassement de certains coûts dans
20 des unités de propriété ayant des durées de vie différentes que les unités
21 de propriété d'où ils proviennent générera une charge d'amortissement
22 supplémentaire.

23 Le Transporteur a réalisé en 2011 ses premières mises en conformité et
24 corroborations d'importance depuis 2005. Cet exercice se poursuivra en
25 2012. Le Transporteur s'attend à ce que les résultats soient similaires à
26 ceux de 2011, soit une augmentation de l'amortissement de 10 M\$ pour
27 l'année.

28 (p. 12, tableau 7) D. 47 : Justifier la baisse des revenus de facturation interne
29 du Groupe Technologie

30 **R47**

31 Les autres revenus de facturation interne du Groupe Technologie
32 demeurent stables entre l'année historique 2010 et l'année témoin 2012.

1 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-7, Document 1* **Évolution de la**
2 **base de tarification 2010-2012**

3 (p. 6, Tableau 2) Note 1: Reclassement aux actifs incorporels (6 M\$).

4 **D. 48 : Pourquoi 5,6 inscrit au tableau à la colonne immo. Corp. contre 6 à**
5 **immo. Incorp. ?**

6 **R48**

7 Un montant de 6,0 M\$ a été reclassé des immobilisations corporelles en
8 exploitation aux actifs incorporels. L'écart résiduel de 0,4 M\$ s'explique
9 par d'autres éléments que le reclassement.

10 (p. 20, Tableaux 20 et 21) **D. 49 : Quels ont été les amortissements et**
11 **rendements associés à ces deux éléments en 2010 et 2011 en mode**
12 **prévisionnel et en mode réel ? Y a-t-il eu correction apporté au revenu requis**
13 **pour tenir compte du fait que les charges d'amortissements ont été réduites**
14 **suite à l'accroissement de la durée de vie des actifs visés ? Si oui à quel**
15 **endroit exactement cette correction apparaît ?**

16 **R49**

17 Les données du tableau 20 correspondent à l'impact de la révision des
18 durées de vie utile (impact à la marge sur la charge d'amortissement). Ces
19 impacts ont été inclus dans les données de l'année historique et dans la
20 projection des revenus requis de l'année de base et de l'année témoin.
21 L'impact à la marge pour l'année témoin 2012 est présenté au tableau 21.

22 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-8, Document 1* **Politique**
23 **financière et coût du capital pour 2012**

24 (p. 13 et 14, annexes 3 et 4) **D. 50 : Indiquez nous les taux de capitalisation et**
25 **les taux de rendement d'H.Q. dans son ensemble, de B.C. Hydro et de**
26 **Manitoba Hydro.**

27 **R50**

28 Le Transporteur renvoie l'intervenant au passage suivant de la décision
29 D-2011-150 et considère que cette question déborde du cadre du présent
30 dossier :

31 « L'ACEFQ veut traiter du « balisage sur les taux et stratégies d'emprunt des
32 diverses utilités électriques en Amérique du Nord ». La Régie n'entend pas
33 traiter de ce sujet dans le cadre du présent dossier et considère que les
34 questions entourant le coût du capital ne comportent pas d'éléments
35 nouveaux liés à la méthodologie ou aux paramètres de calcul justifiant de se
36 pencher sur cette question. »

1 (p. 27 à 32) D. 51: Y a t-il des radiations occasionnées par le passage aux IFRS
2 ?

3 R51

4 Voir la réponse à la question 50.

5 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-9, Document 1* **Planification du**
6 **réseau de transport**

7 (p. 14) D. 52 : Précisez comment a été réévalué la capacité du chemin NE-HQT
8 de 1 700 à 19 00 MW ? Cela affecte-t-il autant la capacité en import qu'en
9 export ?

10 R52

11 Comme l'indique la pièce HQT-9, Document 1, page 14, la capacité du
12 chemin NE-HQT a été optimisée à la suite d'une réévaluation de la limite de
13 perte de production en première contingence (limite PPPC) du réseau.
14 Cette limite quantifie la capacité du réseau du Transporteur à subir une
15 perte de production tout en respectant certains critères d'excursion de
16 fréquence. Le Transporteur effectue, au besoin, des études qui lui
17 permettent de mettre à jour la limite PPPC. Le cas échéant, cela peut
18 affecter la capacité du chemin NE-HQT.

19 La capacité des chemins en mode livraison n'est pas affectée par la limite
20 PPPC.

21 (page 24) D. 53 : Pourquoi au tableau 10 des mises en services négatives en
22 2020 pour les investissements en croissance ?

23 R53

24 Le tableau 10 indique une mise en service négative lorsqu'elle inclut une
25 contribution à recevoir (contribution négative) comme c'est le cas en 2020.

26 Le tableau 9 Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2021
27 présente distinctement les contributions à recevoir (contributions
28 négatives) ou à payer (contributions positives), lesquelles sont
29 principalement associées aux projets de croissance.

30 (page 25) D. 54 : Indiquez nous les sources de projection des taux d'inflation.

31 R54

32 Les taux d'inflation utilisés par le Transporteur sont fournis par
33 Hydro-Québec qui les obtient de la Banque du Canada.

1 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-10, Document 1*

2 **Commercialisation des services de transport**

3 (p .5) Par ailleurs, la FERC a publié les ordonnances 743 et 743-A sur la définition du
4 système de production-transport d'électricité «

5 **D. 55 : En quoi consiste un système production-transport d'électricité ?**

6 **R55**

7 Il s'agit de la traduction française adoptée par la Régie de l'expression
8 « Bulk Electric System (BES) » dans le contexte des normes de fiabilité de
9 la NERC, telle que définie dans les ordonnances 743 et 743-A.

10 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-10, Document 2* **Besoins et**
11 **revenus des services de transport**

12 **D. 56.a : Pour chacun des services et des années, indiqués au tableau 1, page**
13 **5, fournissez-nous les quantités d'énergie correspondantes aux capacités**
14 **indiquées ?**

15 **R56a**

16 Dans le cadre de ses demandes tarifaires, le Transporteur présente les
17 quantités d'énergie de l'année témoin projetée. Ainsi, pour l'année 2012, la
18 prévision des quantités d'énergie concernant la charge locale, le service
19 de transport de point à point à long terme et les services de transport de
20 point à point à court terme, sont indiquées à la pièce HQT-10, Document 2,
21 pages 5 à 7.

22 Pour l'année 2011, la prévision révisée n'est pas effectuée en ce qui a trait
23 aux quantités d'énergie. En effet, la prévision révisée (en MW) est
24 présentée pour les services de transport de point à point afin de mettre à
25 jour, tel que demandé par la Régie, le solde projeté du compte d'écart des
26 revenus des services de transport de point à point. L'énergie n'entre pas
27 en considération dans la prévision des revenus puisque les clients des
28 services de transport de point à point auront à payer pour la capacité
29 réservée (en MW) sans égard à la quantité d'énergie qui serait transitée
30 durant une période. Par ailleurs, dans le cas de la prévision pour l'année
31 2011, les quantités d'énergie ont été présentées dans le dossier
32 R-3738-2010, pièce HQT-10, Document 2, pages 6 et 7.

33 Pour l'année 2010, les quantités d'énergie disponibles pour la charge
34 locale sont de 180,4 TWh sur une base réelle et de 184,7 TWh sur une base
35 normalisée ainsi que de 24,3 TWh pour les services de transport de point à
36 point à long terme et à court terme.

37 **D. 56.b : Pour les différents services de point à point en 2011 (révisé) et 2012,**
38 **indiquez nous quelles informations et données vous avez utilisé pour établir**
39 **vos prévisions.**

1 **R56b**

2 La prévision des besoins de transport de point à point est basée sur les
3 informations disponibles au Transporteur au moment où elle est réalisée.
4 Ces informations comprennent les réservations confirmées, les
5 renouvellements anticipés ainsi que toutes autres informations à la
6 connaissance du Transporteur et lui permettant d'anticiper de façon
7 raisonnable le niveau d'utilisation des services de transport au cours de la
8 période visée. Voir également la réponse à la question 31.1 de la demande
9 de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

10 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-11, Document 2* **Répartition**
11 **du coût du service 2012**

12 **(p. 5) « Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne**
13 **d'approvisionnement**

14 Cette nouvelle rubrique est attribuée aux différentes fonctions sur la même base que les
15 Matériaux, combustible et fournitures, soit selon les immobilisations corporelles nettes en
16 exploitation et les actifs incorporels nets de l'année concernée. »

17 **D. 57 : dans votre système comptable est-ce que le type d'équipement (poste-**
18 **ligne selon la tension...) et la fonction auquel est appelé à servir est identifié**
19 **?**

20 **Pourquoi ne pas allouer de manière plus fine ce genre d'équipements ?**

21 **R57**

22 Le Transporteur tient à préciser que le nouveau compte de frais reportés
23 relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement vise à y inscrire
24 uniquement le rendement attribuable aux stocks d'équipements et à en
25 disposer selon les modalités proposées à la pièce HQT-4, Document 4.
26 Voir également la réponse à la question 9.1 de la demande de
27 renseignements numéro 1 de l'UC à la pièce HQT-13, Document 10.

28 *Référence pour les prochaines DDR : HQT-12, Document 1* **Tarifification**
29 **des services de transport**

30 **(Tableau 10, page 13, tableau 12, page 15) D. 58 : Indiquez nous, avec les**
31 **références pertinentes, d'où provient le 49,7 M\$ pour le 10000 MW de réserve**
32 **tournante (ou 24,8 M\$ pour la réserve arrêtée de 500 MW) et le 13,4 M\$ pour le**
33 **service de réglage de tension ou de réglage de fréquence.**

34 **R58**

35 En ce qui concerne les services complémentaires pour les services de
36 transport de point à point, les références pour les coûts des services de
37 réglage de tension, de réglage de fréquence, de réserve tournante
38 (1 000 MW) et de réserve arrêtée (500 MW) respectivement, sont dans la
39 demande R-3401-98, pièce HQT-10, Document 1, pages 52, 53, 57 et 59.
40 Par la suite, la Régie a reconnu pour le service de réglage de fréquence un
41 prix de l'énergie de 7,5 ¢/kWh dans la décision D-2006-66, page 32.