

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association québécoise des consommateurs
industriels d'électricité et du
Conseil de l'industrie forestière du Québec
(« AQCIE-CIFQ »)**

1 **Premier sujet : Écarts prévisionnels et prévisions 2012**

2 **1. Références :**

- 3 i) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
4 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1
- 5 ii) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4
- 6 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Distributeur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
7 *l'énergie*, HQT-12, doc 1, pages 4-6

8 **Préambule :**

- 9 (i) HQT présente au tableau 2 la comparaison de l'état des résultats réglementés 2010 et
10 du revenu requis autorisé (D-2010-032) et au tableau 3 la composition des principaux
11 écarts.
- 12 (ii) HQT présente le revenu requis détaillé 2010 dans le cadre du dossier tarifaire R-3706-
13 2009.
- 14 (iii) En réponse à une demande de renseignements de la Régie, HQD a déposé un
15 document conciliant les données réelles des revenus requis de 2010 avec celles qui
16 avaient été autorisées dans le dossier R-3708-2009. Considérant que HQD avait, dans
17 l'intervalle, procédé à des ajustements organisationnels relatifs à la formation et aux
18 technologies de l'information, HQD a présenté les revenus requis autorisés de deux
19 façons différentes : (a) tels qu'ils avaient été autorisés par la décision D-2010-22; (b)
20 en tenant compte de l'impact des ajustements organisationnels relatifs à la formation
21 et aux technologies de l'information.

22 **Demandes :**

- 23 1.1 Veuillez fournir les composantes détaillées des revenus requis 2010 selon le même
24 détail que la pièce présentée à la référence (ii) pour les données suivantes :
- 25 • Résultats 2010
 - 26 • Année de base 2010
 - 27 • Autorisé D-2010-032
 - 28 • Écart entre les résultats et l'autorisé.

29 Dans la mesure où certains écarts s'expliquent en tout ou en partie par des
30 ajustements organisationnels similaires à ceux présentés à la référence (iii), veuillez
31 présenter les revenus requis autorisés selon la décision D-2010-32 de deux façons
32 différentes, comme l'a fait HQD à la référence (iii), c'est-à-dire : (a) tels quels; et (b)
33 en tenant compte de l'impact des ajustements organisationnels, le cas échéant.
34 Veuillez déposer le fichier Excel.

1 R1.1
2
3

Tableau R1.1
Écarts des revenus requis 2010 (M\$)

Note : Fichier Excel versé au dossier	Année 2010				
	D-2010-032	D-2010-032 ajustée ¹	De base	Historique	Historique vs D-2010-032 ajustée
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 228,2	1 228,2	1 248,5	1 301,4	73,2
• Coût des capitaux empruntés	852,4	852,4	866,5	837,7	(14,7)
• Coût des capitaux propres	375,8	375,8	382,0	463,7	87,9
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	16 509,4	16 509,4	16 782,9	16 665,9	156,5
Coût moyen pondéré du capital	7,439%	7,439%	7,439%	7,809%	0,370%
Coût de la dette	7,376%	7,376%	7,376%	7,181%	-0,195%
Taux de rendement sur les capitaux propres	7,587%	7,587%	7,587%	9,274%	1,687%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 770,8	1 770,8	1 776,6	1 697,6	(73,2)
Charges nettes d'exploitation	692,5	692,5	669,4	634,4	(58,1)
• Charges brutes directes	542,6	535,1	512,2	496,0	(39,1)
Masse salariale	393,1	386,5	365,3	359,2	(27,3)
Salaires de base	256,8	252,0	248,9	244,8	(7,2)
Temps supplémentaire	31,2	31,0	37,6	35,4	4,4
Primes et revenus divers	24,7	24,5	23,4	26,5	2,0
Régime d'intéressement corporatif	7,3	7,3	7,4	9,5	2,2
Régime de gestion de la performance	3,0	3,0	2,5	3,4	0,4
Autres	14,4	14,2	13,5	13,6	(0,6)
Avantages sociaux	80,4	79,0	55,4	52,5	(26,5)
Coût de retraite	27,4	27,4	26,8	3,2	(23,8)
Autres	41,6	40,8	42,1	39,4	(1,4)
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite	11,4	11,4	10,1	9,9	(1,5)
Autres charges directes	149,5	148,6	146,9	136,8	(11,8)
Dépenses de personnel et indemnités	14,5	14,2	13,8	12,4	(1,8)
Services externes	44,8	44,6	49,1	48,3	3,7
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	90,2	89,8	84,0	76,1	(13,7)
• Charges de services partagés	311,8	317,9	319,2	313,7	(4,2)
Groupe Technologie	122,8	122,8	126,5	123,0	0,2
Centre de services partagés	114,4	102,1	97,4	94,2	(7,9)
Unités corporatives	24,9	42,2	45,6	47,5	5,3
Hydro-Québec Équipement	11,3	11,3	12,2	12,3	1,0
Hydro-Québec Production	27,5	28,6	26,6	25,3	(3,3)
Hydro-Québec Distribution	10,9	10,9	10,9	11,4	0,5
• Coûts capitalisés	(117,8)	(117,8)	(131,2)	(142,1)	(24,3)
Prestations de travail	(110,6)	(110,6)	(121,8)	(133,4)	(22,8)
Gestion de matériel	(7,2)	(7,2)	(9,4)	(8,7)	(1,5)
• Facturation interne émise	(34,1)	(32,7)	(30,8)	(33,2)	(0,5)
Services de téléconduite	(17,8)	(17,8)	(18,1)	(18,3)	(0,5)
Ateliers spécialisés	(1,4)	(1,4)	(1,0)	(1,7)	(0,3)
Maintenance et exploitation des installations	(3,9)	(3,9)	(4,0)	(4,5)	(0,6)
Refacturation d'espaces	(4,4)	(4,4)	(4,5)	(4,5)	(0,1)
Autres	(6,6)	(5,2)	(3,2)	(4,2)	1,0
• Décision Régie	(10,0)	(10,0)			10,0
Autres charges	1 046,6	1 046,6	1 080,5	1 043,0	(3,6)
• Achats de services de transport	25,1	25,1	21,9	18,7	(6,4)
• Achats d'électricité	14,3	14,3	14,0	14,3	
• Amortissement	936,2	936,2	975,0	949,8	13,6
Immobilisations corporelles en exploitation	822,8	822,8	834,1	832,2	9,4
Actifs incorporels	25,9	25,9	27,5	24,7	(1,2)
Actifs réglementaires	53,1	53,1	53,3	53,8	0,7
Retraits d'actifs	28,5	28,5	54,0	32,6	4,1
Radiation de projets	10,0	10,0	10,0	10,3	0,3
Frais reportés	(4,1)	(4,1)	(3,9)	(3,8)	0,3
• Taxes	112,0	112,0	111,1	101,4	(10,6)
Taxe sur le capital	24,0	24,0	22,7	17,2	(6,8)
Taxe sur les services publics	75,9	75,9	76,4	72,6	(3,3)
Taxes municipales et scolaires	12,1	12,1	12,0	11,6	(0,5)
• Autres revenus de facturation interne	(41,0)	(41,0)	(41,5)	(41,2)	(0,2)
Frais corporatifs	38,3	38,3	33,6	27,6	(10,7)
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,6)	(3,6)	(3,9)	(4,0)	(0,4)
Facturation externe	(3,0)	(3,0)	(3,0)	(3,4)	(0,4)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	2 999,0	2 999,0	3 025,1	2 999,0	(0,0)

¹ D-2010-032 incluant l'impact des ajustements organisationnels relatifs aux activités Formation, Relation avec le milieu, Ressources humaines et Obtention des revenus autres, Paie et dépenses de personnel et Comptes fournisseurs.

4 Par
5 courtoisie et de façon exceptionnelle, le Transporteur dépose le fichier Excel
6 demandé.

1 1.2 Veuillez fournir les mêmes informations qu'à la question 1.1 pour les années 2008 et
2 2009 selon les mêmes modalités. Veuillez déposer le fichier Excel. Si possible,
3 veuillez présenter les informations demandées à 1.1 et 1.2 dans un même tableau
4 Excel.

5 **R1.2**

6
7

Tableau R1.2A
Écarts des revenus requis 2008 (M\$)

Note : Fichier Excel versé au dossier	Année 2008				
	D-2008-027	D-2008-027 ajustée ¹	De base	Historique	Historique vs D-2008-027 ajustée
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 256,4	1 256,4	1 235,1	1 285,4	29,0
• Coût des capitaux empruntés	879,3	879,3	864,4	876,6	(2,7)
• Coût des capitaux propres	377,1	377,1	370,7	408,8	31,7
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	16 018,1	16 018,1	15 746,9	15 673,6	(344,5)
Coût moyen pondéré du capital	7,843%	7,843%	7,843%	8,201%	0,357%
Coût de la dette	7,842%	7,842%	7,842%	7,990%	0,148%
Taux de rendement sur les capitaux propres	7,847%	7,847%	7,847%	8,693%	0,846%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 476,3	1 476,3	1 460,7	1 447,3	(29,0)
Charges nettes d'exploitation	660,1	660,1	650,2	638,6	(21,5)
• Charges brutes directes		526,2	497,3	491,1	(35,1)
Masse salariale		382,5	367,7	362,3	(20,2)
Salaires de base		243,8	243,1	234,8	(9,0)
Temps supplémentaire		28,3	27,0	33,7	5,4
Primes et revenus divers		22,8	24,2	25,4	2,6
Régime d'intéressement corporatif		9,9	9,9	8,7	(1,2)
Régime de gestion de la performance		0,0	2,6	3,5	3,5
Autres		12,9	14,7	13,2	0,3
Avantages sociaux		87,6	73,4	68,4	(19,2)
Coût de retraite		36,8	27,8	20,8	(16,0)
Autres		40,7	35,6	36,2	(4,5)
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite		10,1	9,8	11,4	1,3
Autres charges directes		143,7	129,6	128,8	(14,9)
Dépenses de personnel et indemnités		10,7	11,6	14,1	3,4
Services externes		57,6	43,4	41,8	(15,8)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres		75,4	74,6	72,9	(2,5)
• Charges de services partagés		301,6	293,8	297,8	(3,8)
Groupe Technologie		108,1	122,5	122,2	14,1
Ressources humaines et services partagés		113,2	103,5	104,0	(9,2)
Unités corporatives		32,5	24,3	26,2	(6,3)
Hydro-Québec Équipement		12,2	8,5	9,7	(2,5)
Hydro-Québec Production		24,9	24,5	23,5	(1,4)
Hydro-Québec Distribution		10,7	10,5	11,3	0,6
Ajustements divers				0,9	0,9
• Coûts capitalisés	(116,9)	(116,9)	(106,7)	(112,7)	4,2
Prestations de travail		(102,9)	(99,9)	(104,9)	(2,0)
Contractuels		(6,9)	(0,1)	(0,4)	6,5
Gestion de matériel		(7,1)	(6,7)	(7,4)	(0,3)
• Facturation interne émise		(36,6)	(34,2)	(37,6)	(1,0)
Services de téléconduite		(17,2)	(17,1)	(17,1)	0,1
Ateliers spécialisés		(3,1)	(2,0)	(2,3)	0,8
Maintenance et exploitation des installations		(4,4)	(3,8)	(4,6)	(0,2)
Refacturation d'espaces		(4,2)	(4,4)	(4,4)	(0,2)
Autres		(7,7)	(6,9)	(9,2)	(1,5)
• Décision Régie		(14,2)			14,2
Autres charges	789,0	789,0	781,0	786,6	(2,4)
• Achats de services de transport	20,0	20,0	20,0	18,3	(1,7)
• Achats d'électricité	6,3	6,3	6,6	7,0	0,7
• Amortissement	659,0	659,0	650,7	652,1	(6,9)
Immobilisations corporelles en exploitation		582,1	582,1	578,1	(4,0)
Actifs incorporels		35,6	34,9	31,8	(3,8)
Actifs réglementaires		32,2	23,0	22,9	(9,3)
Radiation de projets		5,7	5,0	15,2	9,5
Frais reportés		3,4	2,1	4,1	0,7
• Taxes	146,3	146,3	145,6	150,6	4,3
Taxe sur le capital		63,5	63,0	62,1	(1,4)
Taxe sur les services publics		70,8	70,6	77,5	6,7
Taxes municipales et scolaires		12,0	12,0	11,0	(1,0)
• Autres revenus de facturation interne	(42,6)	(42,6)	(41,9)	(41,4)	1,2
Frais corporatifs	34,4	34,4	36,6	32,2	(2,2)
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(5,2)	(5,2)	(5,2)	(5,2)	0,0
Facturation externe	(2,0)	(2,0)	(1,9)	(4,9)	(2,9)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	2 732,7	2 732,7	2 695,8	2 732,7	(0,0)

8

¹Après réattribution de la coupure concernant les coûts capitalisés.

1
2

Tableau R1.2B
Écart des revenus requis 2009 (M\$)

Note : Fichier Excel versé au dossier	Année 2009				
	D-2009-015	D-2009-015 ajustée ¹	De base	Historique	Historique vs D-2009-015 ajustée
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 232,7	1 232,7	1 227,2	1 268,0	35,3
• Coût des capitaux empruntés	863,8	863,8	859,9	815,5	(48,3)
• Coût des capitaux propres	368,9	368,9	367,3	452,5	83,6
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	16 117,3	16 117,3	16 046,0	16 046,4	(70,9)
Coût moyen pondéré du capital	7,648%	7,648%	7,648%	7,902%	0,254%
Coût de la dette	7,656%	7,656%	7,656%	7,260%	-0,396%
Taux de rendement sur les capitaux propres	7,630%	7,630%	7,630%	9,400%	1,770%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 591,4	1 591,4	1 587,3	1 556,1	(35,3)
Charges nettes d'exploitation	679,3	679,3	664,1	639,3	(40,0)
• Charges brutes directes	528,2	513,5	503,7	497,1	(16,4)
Masse salariale	385,1	372,0	362,5	361,7	(10,3)
Salaires de base	253,9	244,3	248,3	237,5	(6,8)
Temps supplémentaire	28,3	28,0	30,5	41,3	13,3
Primes et revenus divers	24,7	24,2	24,0	25,4	1,2
Régime d'intéressement corporatif	7,0	7,0	7,1	8,9	1,9
Régime de gestion de la performance	2,6	2,6	2,9	3,6	1,0
Autres	15,1	14,6	14,0	12,9	(1,7)
Avantages sociaux	78,2	75,5	59,7	57,5	(18,0)
Coût de retraite	28,2	27,1	8,7	9,4	(17,7)
Autres	40,4	38,8	40,3	37,8	(1,0)
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite	9,6	9,6	10,7	10,3	0,7
Autres charges directes	143,1	141,5	141,2	135,4	(6,1)
Dépenses de personnel et indemnités	11,8	11,3	14,2	13,5	2,2
Services externes	44,7	44,0	43,1	45,4	1,4
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	86,6	86,2	83,9	76,5	(9,7)
• Charges de services partagés	295,3	307,1	302,5	306,8	(0,3)
Groupe Technologie	121,5	121,5	121,7	122,1	0,6
Centre de services partagés	104,9	98,7	112,4	95,1	(3,6)
Unités corporatives	24,4	41,3	24,3	44,6	3,3
Hydro-Québec Équipement	9,0	9,0	9,5	13,0	4,0
Hydro-Québec Production	24,8	25,9	23,9	22,8	(3,1)
Hydro-Québec Distribution	10,7	10,7	10,7	10,1	(0,6)
Autres				(0,9)	(0,9)
• Coûts capitalisés	(109,3)	(109,3)	(108,7)	(132,4)	(23,1)
Prestations de travail	(102,5)	(102,5)	(101,6)	(122,7)	(20,2)
Gestion de matériel	(6,8)	(6,8)	(7,1)	(9,7)	(2,9)
• Facturation interne émise	(34,9)	(32,0)	(33,4)	(32,2)	(0,2)
Services de téléconduite	(17,4)	(17,4)	(17,4)	(17,4)	(0,0)
Ateliers spécialisés	(2,1)	(2,1)	(1,4)	(1,7)	0,4
Maintenance et exploitation des installations	(3,9)	(3,9)	(3,8)	(4,7)	(0,8)
Refacturation d'espaces	(4,5)	(4,5)	(4,3)	(4,3)	0,2
Autres	(7,0)	(4,1)	(6,5)	(4,1)	0,0
• Décision Régie					
Autres charges	881,0	881,0	896,5	895,9	14,9
• Achats de services de transport	20,1	20,1	21,0	19,0	(1,1)
• Achats d'électricité	7,1	7,1	14,3	14,0	6,9
• Amortissement	766,1	766,1	772,4	781,2	15,1
Immobilisations corporelles en exploitation	607,3	607,3	603,4	603,8	(3,5)
Actifs incorporels	30,1	30,1	32,6	21,7	(8,4)
Actifs réglementaires	99,3	99,3	102,3	102,4	3,1
Radiation de projets et d'actifs en exploitation	5,0	5,0	10,0	6,3	1,3
Retraits d'actifs	22,8	22,8	26,1	49,2	26,4
Frais de développement et autres	1,6	1,6	(2,0)	(2,2)	(3,8)
• Taxes	129,4	129,4	129,6	122,2	(7,2)
Taxe sur le capital	44,4	44,4	44,6	42,7	(1,7)
Taxe sur les services publics	73,1	73,1	73,1	68,2	(4,9)
Taxes municipales et scolaires	11,9	11,9	11,9	11,3	(0,6)
• Autres revenus de facturation interne	(41,7)	(41,7)	(40,8)	(40,5)	1,2
Frais corporatifs	37,4	37,4	34,1	28,6	(8,8)
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(4,4)	(4,4)	(4,4)	(4,4)	
Facturation externe	(1,9)	(1,9)	(3,0)	(3,3)	(1,4)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	2 824,1	2 824,1	2 814,5	2 824,1	0,0

3

¹ D-2009-015 incluant l'impact des ajustements organisationnels relatifs aux activités Expertise immobilières, Relation de travail, Formation, Relation avec le milieu, Ressources humaines et Obtention des revenus autres, Paie et dépenses de personnel et Comptes fournisseurs.

4

Par courtoisie et de façon exceptionnelle, le Transporteur dépose le fichier Excel demandé.

5

1 1.3 Veuillez indiquer si HQT sera en mesure de déposer un tableau similaire à celui
2 demandé à 1.1 à partir du prochain dépôt du rapport annuel, en complément aux
3 tableaux 2 et 3 de la référence (i). Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.

4 **R1.3**

5 **Le Transporteur confirme être en mesure, si la Régie le juge utile et le**
6 **requiert, de déposer cette information, accompagnée d'un fichier Excel, à**
7 **partir du prochain dépôt de son rapport annuel.**

8 **2. Références :**

9 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

10 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

11 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
12 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

13 **Préambule :**

14 i) La charge prévue pour « salaires de base » de 2010 était de 256,8 M\$.

15 ii) La charge réelle pour « salaires de base » de 2010 a été de 244,8 M\$.

16 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
17 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT n'y mentionne pas l'écart de 12 M\$
18 entre les montants en (i) et (ii).

19 **Demandes**

20 2.1 À la référence (iii), pourquoi ne mentionnez-vous pas l'écart de 12 M\$ entre les
21 montants des références (i) et (ii)?

22 **R2.1**

23 **Le Transporteur n'a pas mentionné cet écart, car suite aux ajustements**
24 **organisationnels, l'écart entre les données historiques et celles de la**
25 **décision D-2010-032 ajustées est seulement de 7,2 M\$ (voir le tableau**
26 **R1.1). En plus, le Transporteur tient à préciser que la rubrique salaires**
27 **de base doit être mise en relation avec la rubrique temps supplémentaire.**
28 **En effet, ces deux rubriques représentent la force de travail propre du**
29 **Transporteur. En combinant ces deux rubriques, l'écart n'est plus que de**
30 **2,8 M\$. Tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 1, p. 14, diverses**
31 **raisons peuvent occasionner un retard dans l'embauche d'effectifs prévus**
32 **et ne pas se matérialiser durant une année. Ainsi, le recours au temps**
33 **supplémentaire permet d'avoir une flexibilité dans la gestion de la force de**
34 **travail du Transporteur.**

1 **Finally, the Transporter emphasizes that the degree of precision of the**
2 **projection of base salaries and of additional time varies between**
3 **98 % and 99 % for the period 2008 to 2010.**

4 2.2 Comment expliquez-vous cet écart?

5 **R2.2**

6 **See the answer to question 2.1.**

7 2.3 Veuillez quantifier cet écart pour les années 2008 et 2009.

8 **R2.3**

9 **The combined variances between base salaries and additional time,**
10 **in connection with the answer 2.1, represent a favorable variance of 3,6 M\$ for**
11 **the year 2008 and unfavorable of 6,5 M\$ for the year 2009.**

12 2.4 Le cas échéant, comment expliquez-vous les écarts favorables à HQT au niveau du
13 montant des salaires de base pour les années 2008, 2009 et 2010?

14 **R2.4**

15 **See the answer to question 2.1.**

16 2.5 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

17 **R2.5**

18 **In complement of the answer to question 2.1, the Transporter wishes to**
19 **specify that the Régie, in its decision D-2009-015, has recognized a**
20 **global approach of parametric type. It mentions on page 39 :**

21 *« La Régie favorise une approche la plus globale possible. Cette approche*
22 *doit pouvoir être appliquée au fil des ans, sans qu'il soit nécessaire*
23 *d'effectuer un suivi rigoureux et minutieux de plusieurs postes spécifiques*
24 *de dépenses. »*

25 **Thus, the Transporter establishes its projections on the basis of the best**
26 **available forecasts at the time of the filing of a rate request. The**
27 **variances noted between the categories must thus be analyzed in a**
28 **global perspective and not by category of costs, even less on the basis**
29 **of favorable variances only. In fact, certain events can occur**
30 **as a result of the filing of a rate request and generate changes**
31 **in the breakdown by category. For example, the**
32 **organizational adjustments of 2009 and 2010 have occasioned**
33 **important changes at the level of the categories of net operating**
34 **charges. Another example is the reallocation of budget specific**
35 **or of budget related to the growth of the network.**

36 **The Transporter carries out thus a global management of its net operating**
37 **charges and it can be brought to adjust or reallocate certain charges**
38 **in progress of the year in function of certain priorities all in striving to**

1 **respecter l'enveloppe des charges reconnue par la Régie. Il s'agit là d'une**
2 **saine pratique de gestion aux fins de la réalisation de sa mission de base.**

3 **De plus, le Transporteur souhaite ajouter ce qui suit :**

- 4 • **La priorité du Transporteur est de répondre aux obligations**
5 **découlant de ses grandes orientations stratégiques, dont celles**
6 **d'assurer la qualité et la fiabilité du service de transport**
7 **d'électricité, d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux**
8 **besoins des clients et de rendre la division encore plus**
9 **performante ;**
- 10 • **La poursuite de ces orientations exerce une forte pression sur les**
11 **CNE, particulièrement dans le contexte actuel de réalisation d'un**
12 **ambitieux portefeuille de projets d'investissements en croissance et**
13 **en pérennité ;**
- 14 • **Dans ce contexte, l'optimisation des activités du Transporteur revêt**
15 **une importance cruciale. Une telle optimisation requiert des efforts**
16 **importants et continus en termes d'efficience, eux-mêmes favorisés**
17 **par un cadre de gestion flexible ;**
- 18 • **Le Transporteur, au cours des dernières années, a démontré**
19 **l'efficacité de ses efforts par la réalisation de gains d'efficience**
20 **importants et récurrents reflétés par une baisse de ses CNE pour**
21 **2012 ;**
- 22 • **Le Transporteur estime que le cadre présentement en place**
23 **contribue à créer un environnement propice à la mobilisation de ses**
24 **ressources et lui donne l'opportunité de pouvoir relever le défi**
25 **d'atteindre, par des initiatives de gestion novatrices, des résultats**
26 **encore plus favorables que ceux induits par l'approche**
27 **paramétriques tout en maintenant son réseau à un haut niveau de**
28 **fiabilité et de sécurité, tel que plus amplement exposé à la pièce**
29 **HQT-1, Document 1, aux pages 12 et 13 et à la pièce HQT-3,**
30 **Document 1, aux pages 19 et 20.**

31 **3. Références :**

32 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

33 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

34 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
35 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

36 iv) Dossier R-3706-2009, HQT-6, Doc-2, pages 19 et 20

37 v) Dossier R-3777-2011, HQT-6, Doc-2, pages 16 et 26

1 **Préambule :**

- 2 i) La charge prévue pour « autres charges directes » de 2010 était de 149,5 M\$, dont
3 92,1 M\$ à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et
4 autres ».
- 5 ii) La charge réelle pour « autres charges directes » de 2010 a été de 136,8 M\$, dont 76,1
6 M\$ à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres ». La
7 charge prévue pour l'année témoin 2012 à l'égard des « autres charges directes » est
8 de 159,7 M\$, et celle des « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et
9 autres », de 95,4 M\$.
- 10 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
11 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT n'y mentionne ni l'écart favorable
12 de 12,7 M\$ au niveau des « autres charges directes », ni celui de 16 M\$ au niveau des
13 « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres ».
- 14 iv) HQT présentait, dans le dossier tarifaire R-3706-2009, les raisons pour lesquelles sa
15 prévision de la charge pour « Stock, achat de biens, ressources financières, locations
16 et autres », en 2010, était 16 M\$ (20 %) plus élevée que le montant réel de l'année
17 historique 2008.
- 18 v) HQT explique que la hausse de 5 M\$ de la charge pour « services externes » entre
19 l'année historique 2010 et l'année témoin 2012, s'explique par l'inflation (2 M\$) et
20 une « augmentation significative du coût des services externes requis pour la
21 réalisation des travaux en raison notamment des fortes hausses du prix des
22 carburants ».

23 **Demandes :**

- 24 3.1 À la référence (iii), pourquoi ne mentionnez-vous pas les écarts de 12,7 M\$ et
25 16 M\$ que l'on retrouve entre les montants des références (i) et (ii)?

26 **R3.1**

27 **Le Transporteur ne mentionne pas les écarts puisque suite au**
28 **reclassement des données relié aux ajustements organisationnels (voir**
29 **tableau R 1.1) et à la décision D-2010-032 de la Régie de réduire de 10,0 M\$**
30 **les charges nettes d'exploitation (réduction appliquée globalement plutôt**
31 **que par rubrique), ces écarts disparaissent.**

- 32 3.2 Comment expliquez-vous ces écarts? En ce qui a trait à l'écart au niveau des « Stock,
33 achat de biens, ressources financières, locations et autres », veuillez notamment faire
34 référence aux éléments mentionnés spécifiquement à la référence (iv) et qui devaient
35 faire croître cette charge de 16,2 M\$ par rapport au niveau de 2008.

36 **R3.2**

37 **Voir les réponses aux questions 2.5 et 3.1.**

1 3.3 Veuillez quantifier ces écarts pour les années 2008 et 2009.

2 **R3.3**

3 **L'écart favorable pour les charges brutes directes est de 14,9 M\$ pour**
4 **l'année 2008, dont 2,5 M\$ relié aux stocks, achats de biens, ressources**
5 **financières, locations et autres. La réduction de 14,2 M\$ des charges**
6 **nettes d'exploitation exigée par la Régie a été principalement appliquée au**
7 **niveau des services externes.**

8 **Concernant l'année 2009, les charges brutes directes présentent un écart**
9 **favorable de 6,1 M\$, incluant 9,7 M\$ concernant les stocks, achats de**
10 **biens, ressources financières, locations et autres. Cet écart s'explique**
11 **principalement par une réallocation différente au réel du budget spécifique**
12 **et du budget concernant la croissance du réseau.**

13 3.4 Le cas échéant, comment expliquez-vous les écarts favorables à HQT au niveau des
14 « autres charges directes » et des « Stock, achat de biens, ressources financières,
15 locations et autres » pour les années 2008, 2009 et 2010?

16 **R3.4**

17 **Voir la réponse à la question 3.3.**

18 3.5 Considérant que dans le dossier R-3706-2009, vous demandiez à la Régie d'autoriser
19 une charge à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et
20 autres » de 92,1 M\$ pour l'année 2010, c'est-à-dire 16,2 M\$ plus élevée que celle
21 (réelle) de 2008 (75,9 M\$), mais que la charge réelle de 2010 s'est avérée presque
22 identique à celle de 2008 (76,1 M\$), en quoi l'augmentation prévue dans le présent
23 dossier (19,3 M\$) est-elle plus susceptible de s'avérer exacte, le cas échéant?

24 **R3.5**

25 **La projection des stocks, achats de biens, ressources financières, location**
26 **et autres est fondée sur les données les plus fiables lors du dépôt de la**
27 **demande tarifaire. Voir également les réponses aux questions 2.5 et 3.3.**

28 3.6 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

29 **R3.6**

30 **Voir les réponses aux questions 2.5 et 3.3.**

31 3.7 Veuillez donner plus de détails sur l'augmentation de 5 M\$ de la charge pour
32 « services externes » à la référence (v), notamment en quantifiant les éléments
33 spécifiques en cause. À l'égard des « fortes hausses du prix des carburants », veuillez
34 fournir davantage de détails sur la hausse considérée, en spécifiant à quel moment elle
35 a eu lieu, quel était le prix de départ, quel est le prix final et quelle quantité de
36 carburants est consommée.

1 **R3.7**

2 **La pièce HQT-6, Document 2, page 16 présente une augmentation de**
3 **3,1 M\$ pour les services externes, dont une inflation de l'ordre de 2 M\$**
4 **ainsi que les activités reliées au budget spécifique. L'augmentation du prix**
5 **des carburants est liée au coût des contrats existants à l'externe pour la**
6 **maîtrise de la végétation.**

7 **4. Références :**

8 i) Dossier R-3669-2008, Phase I, HQT-5, Doc-1, page 4

9 ii) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

10 iii) Dossier R-3738-2010, HQT-5, Doc-1, page 4

11 iv) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

12 **Préambule :**

13 i) Les « charges de services partagés » sont plus détaillées ici qu'elles ne le sont aux
14 références (ii), (iii) et (iv).

15 ii) Les charges prévues pour « ressources humaines et services partagés » et « unités
16 corporatives » de 2010 étaient de 114,4 M\$ et 24,9 M\$, respectivement. Les charges
17 réelles pour « ressources humaines et services partagés » et « unités corporatives » de
18 2008 ont été de 104 M\$ et 26,2 M\$.

19 iii) Les charges réelles pour « centre de services partagés » et « unités corporatives » de
20 2009 ont été de 95,1 M\$ et 44,6 M\$, respectivement.

21 iv) Les charges réelles pour « centre de services partagés » et « unités corporatives » de
22 2010 ont été de 94,2 M\$ et 47,5 M\$, respectivement. Pour l'année de base 2011, ces
23 charges seraient de 104,2 M\$ et 46,4 M\$, respectivement.

24 **Demandes :**

25 4.1 Quelle est la différence, le cas échéant, entre « ressources humaines et services
26 partagés » aux prévisions de l'année témoin 2010 (référence (ii)) et « centre de
27 services partagés » aux résultats réels de l'année historique 2010 (référence (iv))?
28 Nous ne faisons pas référence à l'écart des montants constatés; nous voulons plutôt
29 savoir ce qui distingue ces deux charges au niveau conceptuel, le cas échéant.

30 **R4.1**

31 **Cette différence est expliquée par la dissolution du Groupe Ressources**
32 **humaines et services partagés. Les activités ressources humaines ont été**
33 **intégrées aux unités corporatives.**

1 4.2 On constate, pour l'année 2010, un écart prévisionnel favorable de 20,2 M\$ entre
2 « ressources humaines et services partagés » et « centre de services partagés »; on
3 constate aussi un écart prévisionnel défavorable de 22,6 M\$ au niveau de la charge
4 pour « unités corporatives » de 2010.

5 a) Ces écarts sont-ils reliés? Veuillez expliquer en détail.

6 **R4.2a**

7 **Suite à la dissolution du groupe Ressources humaines et services**
8 **partagés, la vice-présidence Ressources humaines relevant directement**
9 **du président-directeur général a été créée. Par conséquent, les activités**
10 **Ressources humaines font maintenant partie des activités corporatives.**

11 b) Comment expliquez-vous chacun de ces écarts?

12 **R4.2b**

13 **Voir la réponse à la question 4.2a.**

14 4.3 On constate que les montants réels pour « ressources humaines et services partagés »
15 et « centre de services partagés » ont diminué de près de 9 M\$ entre 2008 (104 M\$) et
16 2009 (95,1 M\$), et qu'ils ont encore diminué d'un million de dollars entre 2009 et
17 2010 (94,2 M\$). Or, en vertu de vos prévisions dans le présent dossier pour l'année de
18 base 2011 (104,2 M\$), ces montants repartiraient à la hausse, revenant ainsi à leur
19 niveau de 2008. À quoi attribuez-vous une telle hausse?

20 **R4.3**

21 **La hausse entre l'année historique et l'année de base est principalement**
22 **attribuable à la relocalisation du centre d'expertise matériel du Bout-de-**
23 **l'Île, aux besoins additionnels de transport spécialisés ainsi qu'à**
24 **l'inflation.**

25 4.4 Comment justifiez-vous votre estimation de la charge pour « centre de services
26 partagés » de l'année témoin 2012 dans le présent dossier?

27 **R4.4**

28 **Voir la pièce HQT-6, Document 2, pages 28-29, lignes 6 à 4.**

29 4.5 Pourquoi les « charges de services partagés » sont-elles moins détaillées à partir du
30 dossier R-3706-2009 (référence (ii)) qu'elles ne l'étaient au dossier R-3669-2008
31 (référence (i))?

32 **R4.5**

33 **Les charges de services partagés sont amplement détaillées à la pièce**
34 **HQT-6, Document 2, pages 27 à 49 tout en répondant au souhait de la**
35 **Régie à l'égard de l'allègement réglementaire.**

1 **5. Références :**

2 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

3 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

4 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
5 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

6 **Préambule :**

7 i) La charge prévue pour « coûts capitalisés » de 2010 était de -117,8 M\$, dont
8 -110,6 M\$ à titre de « prestations de travail ».

9 ii) La charge réelle pour « coûts capitalisés » de 2010 a été de -142,1 M\$, dont
10 -133,4 M\$ à titre de « prestations de travail ».

11 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
12 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT mentionne un écart favorable au
13 niveau des « coûts capitalisés » de 29 M\$.

14 **Demandes :**

15 5.1 À la référence (iii), pourquoi mentionnez-vous un écart favorable de 29 M\$ au niveau
16 des « coûts capitalisés » alors que si l'on se fie aux références (i) et (ii), cet écart
17 serait plutôt de 24,3 M\$?

18 **R5.1**

19 **L'écart de 29 M\$ présente les coûts capitalisés excluant le coût de retraite.**
20 **Le coût de retraite relié à la prestation de travail a été regroupé avec la**
21 **rubrique coût de retraite net pour les fins du rapport annuel du**
22 **Transporteur à la Régie.**

23 5.2 Comment expliquez-vous cet écart au niveau des « coûts capitalisés », ainsi que celui,
24 favorable, de 22,8 M\$ au niveau des « prestations de travail » ?

25 **R5.2**

26 **Ces écarts s'expliquent principalement par l'augmentation des heures de**
27 **prestation aux investissements, l'inflation ainsi que l'augmentation de la**
28 **gestion du matériel.**

29 5.3 Veuillez quantifier ces écarts pour 2009.

30 **R5.3**

31 **L'écart des coûts capitalisés est de 23,1 M\$ pour l'année 2009.**

32 5.4 Veuillez expliquer pourquoi de tels écarts se sont répétés en 2009 et 2010?

1 **R5.4**

2 Concernant l'année 2009, tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 2,
3 page 32 du dossier R-3738-2010, l'année historique 2009 comprend
4 environ 60 000 heures exceptionnelles dans le cadre de la mise en route
5 des projets Châteauguay et Interconnexion Outaouais. L'implication
6 d'Hydro-Québec Équipement a été limitée par une indisponibilité des
7 ressources au moment nécessaire. Pour respecter les dates d'échéance de
8 livraison de ces projets, des ressources du Transporteur ont été mises à
9 contribution. Cet effort était considéré inhabituel puisque dans la
10 planification des projets, ce travail était habituellement prévu être effectué
11 par les employés d'Hydro-Québec Équipement.

12 Pour l'année 2010, l'augmentation résulte d'heures additionnelles et
13 nécessaires réalisées dans différents projets dont Interconnexion
14 Outaouais qui étaient non prévues afin de réaliser les projets du
15 Transporteur. Elle s'explique également par l'augmentation du taux
16 horaire.

17 5.5 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

18 **R5.5**

19 Voir la pièce HQT-6, Document 2, page 30, lignes 15 à 18.

20 Voir également la réponse à la question 2.5.

21 **6. Références :**

22 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

23 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

24 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
25 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

26 **Préambule :**

27 i) La charge prévue pour « achat de services de transport » de 2010 était de 25 M\$.

28 ii) La charge réelle pour « achat de services de transport » de 2010 a été de 18,7 M\$.

29 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
30 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart de 6 M\$ à
31 l'égard des « Négociations des contrats d'achats de transit ».

32 **Demandes :**

33 6.1 Comment expliquez-vous un tel écart, qui correspond au quart de la charge prévue
34 pour « achat de services de transport » de 2010?

1 **R6.1**

2 L'écart de 6 M\$ est composé principalement d'un écart lié aux
3 négociations du contrat d'achats de transit auprès de SCHM. Voir les
4 réponses aux questions 21.1 et 21.2 de la demande de renseignements
5 numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

6 De plus, les achats de transit auprès de RTA ont diminué dû à la réduction
7 de la pointe suite à la fermeture d'une usine d'un client industriel et aux
8 aléas climatiques.

9 **7. Références :**

10 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

11 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

12 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
13 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

14 **Préambule :**

15 i) La charge prévue pour « taxes » de 2010 était de 112 M\$, dont 24 M\$ à titre de « taxe
16 sur le capital », 75,9 M\$ à titre de « taxe sur les services publics » et 12,1 M\$ à titre
17 de « taxes municipales et scolaires ».

18 ii) La charge réelle pour « taxes » de 2010 a été de 101,4 M\$, dont 17,2 M\$ à titre de
19 « taxe sur le capital », 72,6 M\$ à titre de « taxe sur les services publics » et 11,6 M\$ à
20 titre de « taxes municipales et scolaires ».

21 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
22 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de 5
23 M\$ à titre de « Récupération de taxe sur le capital » ainsi qu'un écart favorable de 3
24 M\$ à titre de « Taxe sur les services publics ».

25 **Demandes :**

26 7.1 À quoi attribuez-vous les écarts entre les montants de la référence (i) et les montants
27 correspondant de la référence (ii), dont, notamment, un écart total de 10,6 M\$ pour
28 l'ensemble des « taxes »?

29 **R7.1**

30 **Tel que mentionné à la référence (iii), l'écart provient principalement de la**
31 **récupération de taxe sur le capital qui était non prévisible. Également, la**
32 **prévision dépend d'un ensemble de facteurs qui ne sont pas spécifiques**
33 **au Transporteur, tels le niveau de la dette et le niveau des capitaux**
34 **propres de l'entreprise au 31 décembre.**

35 n7.2 Veuillez calculer ces écarts pour l'année 2009.

1 **R7.2**

2 **L'écart de la rubrique taxe est de 7,2 M\$.**

3 7.3 La diminution des différentes taxes, pour l'année 2010, et son ampleur, n'étaient-elles
4 pas prévisibles?

5 **R7.3**

6 **Voir la réponse à la question 7.1.**

7 7.4 À la référence (iii), pourquoi mentionnez-vous un écart de 5 M\$ à titre de
8 récupération de taxe sur le capital, alors qu'en vertu des références (i) et (ii), l'écart
9 relatif à l'élément « taxe sur le capital » est de 6,8 M\$?

10 **R7.4**

11 **Le Transporteur a identifié la principale explication d'écart. D'autres**
12 **éléments peuvent expliquer la différence, dont le niveau de la dette et le**
13 **niveau des capitaux propres de l'entreprise au 31 décembre.**

14 **8. Références :**

15 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

16 ii) Dossier R-3738-2010, HQT-5, Doc-1, page 4

17 iii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

18 iv) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
19 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

20 **Préambule :**

21 i) La charge prévue pour les « frais corporatifs » de 2010 était de 38,3 M\$.

22 ii) La charge réelle pour les « frais corporatif » de 2009 a été de 28,6 M\$.

23 iii) La charge réelle pour les « frais corporatifs » de 2010 a été de 27,6 M\$, alors que
24 celle prévue pour l'année témoin 2012 est de 35,5 M\$.

25 iv) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
26 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de
27 11 M\$ à l'égard des « frais corporatifs ».

28 **Demandes**

29 8.1 Comment expliquez-vous un tel écart, important non seulement en valeur absolue
30 (10,7 M\$) mais aussi par rapport au montant réel (surestimation de près de 40%)?

1 **R8.1**

2 **L'écart s'explique par une baisse du coût de retraite, par l'optimisation et**
3 **le contrôle serré des dépenses des unités corporatives, par le report**
4 **d'activités ainsi que par des efforts de rationalisation.**

5 8.2 Veuillez calculer cet écart pour l'année 2009.

6 **R8.2**

7 **L'écart est de 8,8 M\$ favorable.**

8 8.3 Considérant de tels écarts favorables, le cas échéant, et considérant que la charge
9 réelle des « frais corporatifs » des années 2009 et 2010 a été de 28,6 M\$ et 27,6 M\$
10 respectivement, pourquoi proposez-vous une prévision de 35,5 M\$ pour cette charge
11 à l'égard de l'année témoin 2012, soit environ 25 % d'augmentation par rapport à ces
12 montants?

13 **R8.3**

14 **La hausse s'explique par l'augmentation du coût de retraite, l'indexation et**
15 **l'inflation ainsi que le report de projets. Par ailleurs, les unités**
16 **corporatives ont pris en compte la préoccupation de la Régie quant à**
17 **l'envergure et la croissance des frais corporatifs. Ainsi la hausse a été**
18 **contenue à 1,5 % entre l'année de base 2011 et l'année témoin 2012.**

19 8.4 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

20 **R8.4**

21 **Voir les réponses aux questions 2.5 et 8.3.**

22 **9. Références :**

23 i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

24 ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

25 iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de*
26 *l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

27 **Préambule :**

28 i) La charge prévue pour le « coût des capitaux empruntés » de 2010 était de
29 852,4 M\$.

30 ii) La charge réelle pour le « coût des capitaux empruntés » (selon la structure de capital
31 présumée) de 2010 a été de 837,7 M\$.

1 iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats
2 réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de
3 15 M\$ à l'égard des « frais corporatifs », découlant d'une surestimation du taux de la
4 dette et d'une sous-estimation de la base de tarification.

5 **Demandes**

6 9.1 Comment expliquez-vous la surestimation du taux de la dette pour l'année 2010?

7 **R9.1**

8 **La différence entre le niveau projeté du coût de la dette retenu par la Régie**
9 **et le niveau réel 2010 est expliquée dans le rapport annuel 2010 du**
10 **Transporteur, à la pièce HQT-2, Document 4, pages 4 et 5.**

11 9.2 Veuillez calculer l'écart du « coût des capitaux empruntés » pour l'année 2009 et en
12 expliquer les raisons.

13 **R9.2**

14 **Le calcul de l'écart entre le coût des capitaux empruntés projeté et le coût**
15 **réel en 2009 est présenté à la pièce HQT-2, Document 1.1, page 6 du**
16 **rapport annuel 2009 du Transporteur. En ce qui concerne l'écart au niveau**
17 **du taux de la dette, il s'explique comme suit :**

18 **Tableau R9.2**
19 **Éléments d'écarts entre le coût réel de la dette et le coût projeté**

	Éléments en M\$	2009 réel	2009 projeté	Écart
	Intérêts sur dette à long terme	2 536	2 632	(96)
+	Frais de garantie	174	172	2
	Numérateur	2 710	2 804	(94)
/	Dette à long terme et à perpétuité plus swaps	36 747	36 170	577
-	Éléments dans valeur de la dette et des swaps n'ayant pas contribué à financer les actifs:			
	• Cumul des résultats étendus	(831)	(724)	107
	• Solde des radiations norme 1650	971	977	7
	• Solde des radiations nouvelles normes 2007	(187)	(190)	(3)
	• Autres éléments dans valeur de la dette et des swaps non inclus au numérateur	(516)	(516)	(0)
	Dénominateur	37 311	36 623	688
=		7,26%	7,66%	(0,40%)

20 Les totaux sont calculés à partir des données non arrondies

1 **Pour l'année 2009, le coût moyen réel de la dette a été établi à 7,26 % alors**
2 **que le taux projeté retenu était 7,66 %, donnant lieu à un écart de - 0,40 %.**

3 **Les taux d'intérêt de court terme inférieurs à ceux prévus (taux moyen**
4 **annuel de 0,53 % comparativement au taux prévu de 3,13 %) expliquent**
5 **une baisse du coût moyen de 0,19 %. Pour sa part, l'effet volume a eu un**
6 **impact de 0,21 % à la baisse. Celui-ci s'explique principalement par les**
7 **nouveaux emprunts dont le volume a été supérieur au niveau projeté pour**
8 **des raisons de préfinancement.**

9 9.3 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

10 **R9.3**

11 **Hydro-Québec réalise son financement et gère sa dette selon une**
12 **approche corporative intégrée, tel qu'approuvé par la décision D-2002-95.**
13 **Tel que mentionné à la pièce HQT-8, Document 1, page 8, l'évaluation du**
14 **coût de la dette pour 2011 et 2012 tient compte, notamment de la dette**
15 **existante au 31 mars de l'année de base 2011, des nouveaux emprunts**
16 **prévus pour les années 2011 et 2012 et des prévisions des variables**
17 **économiques. Ainsi, dans le contexte économique actuel, les deux**
18 **dernières prévisions peuvent engendrer des variations. Ainsi, le**
19 **Transporteur a projeté le coût de la dette selon les données les plus**
20 **fiables disponibles lors du dépôt de sa demande tarifaire.**

21 **Voir également la réponse à la question 2.5.**