

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de l'Union des consommateurs  
(« UC »)**



1 **Demande de renseignements préparée par Co Pham, ing., PhD., expert-conseil**

2 **INTÉGRATION DES RESSOURCES À PRODUCTION VARIABLE**

3 **Référence :** (i) HQT-10, Document 1, page 5 :

4 « En novembre 2010, la commission [FERC] publiait une proposition de  
5 règlement portant sur l'intégration des ressources à production variable telle les énergies  
6 éoliennes. Elle y reconnaît les contraintes de ce type de production et propose trois  
7 améliorations dont la plus significative est, pour les transporteurs, l'introduction de la  
8 programmation intra-horaire aux 15 minutes. » (nos soulignés)

9 **Demande(s) :**

10 **1.1** Veuillez indiquer les impacts potentiels de la proposition de la FERC mentionnée à la  
11 référence (i) sur les activités du Transporteur incluant notamment :

12 a) la commercialisation,

13 b) la gestion des installations,

14 c) la planification du réseau, et

15 d) la proposition des tarifs applicables au Transporteur.

16 **R1.1**

17 **À l'instar de la pratique habituelle, le Transporteur brosse un tableau du**  
18 **marché hors Québec. C'est dans ce contexte général que le Transporteur a**  
19 **fait état de cette proposition de règlement de la FERC. Il considère que la**  
20 **question dépasse le cadre du présent dossier et que celle-ci est trop vaste**  
21 **pour y donner suite.**

22 **1.2** Veuillez indiquer la compréhension du Transporteur de l'expression « *programmation*  
23 *intra-horaire aux 15 minutes* » mentionnée par le Transporteur à la référence (i).

24 **R1.2**

25 **Il s'agit de programmes qui peuvent varier à toutes les 15 minutes. La**  
26 **variation du programme est fonction de l'évaluation qui est faite par le**  
27 **NYISO de l'offre d'achat ou de vente d'énergie qui est déposée par le client**  
28 **de transport auprès du NYISO.**

29 **1.3** Veuillez expliquer la différence entre « *programmation intra-horaire aux 15 minutes* »  
30 avec « *programmation variable aux 15 minutes* » mentionnée à la page 6 de la pièce  
31 HQT-10, Document 1, lignes 8 à 10.

1 **R1.3**

2 **Les deux expressions réfèrent au même concept. Voir la réponse à la**  
3 **question 1.2.**

4 **IMPACTS POTENTIELS DES ORDONNANCES 743 ET 743-A DE LA FERC**

5 **Référence :** (i) HQT-10, Document 1, page 5 :

6 « Par ailleurs, la FERC a publié les ordonnances 743 et 743-A sur la  
7 définition du système de production-transport d'électricité. Au cours de l'année, le  
8 Transporteur a maintenu son implication dans les groupes de travail du NPCC et de la  
9 NERC pour l'établissement et l'application des normes de fiabilité.»

10 **Demande(s) :**

11 **2.1** Veuillez indiquer les impacts potentiels des ordonnances 743 et 743-A de la FERC  
12 mentionnée à la référence (i) sur les activités du Transporteur, ainsi que sur  
13 l'établissement et l'application des normes de fiabilité.

14 **R2.1**

15 **Les ordonnances 743 et 743-A concernent la définition du système de**  
16 **production-transport d'électricité (« Bulk Electric System BES ») dans le**  
17 **contexte générique des normes de fiabilité de la NERC.**

18 **Au Québec, le Transporteur utilise plutôt la définition du réseau de**  
19 **transport principal (RTP) dans le contexte spécifique de la plupart des**  
20 **normes de fiabilité applicables au Québec.**

21 **Au Québec, la définition de réseau de transport principal ainsi que**  
22 **l'application des normes de fiabilité doivent être approuvées par la Régie**  
23 **suivant les dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.**

24 **2.2** Veuillez démontrer la pertinence de la participation du Transporteur aux groupes de  
25 travail du NPCC et de la NERC, en précisant entre autres l'utilité potentielle de ces  
26 travaux à la clientèle du Transporteur.

27 **R2.2**

28 **Dans le cadre de la participation du Transporteur aux groupes de travail du**  
29 **NPCC et de la NERC, le Transporteur fait valoir les particularités de son**  
30 **réseau dans le développement des normes de fiabilité nord-américaines,**  
31 **pour une plus grande cohérence entre les normes appliquées au Québec**  
32 **et celles appliquées au sein du NPCC. De ce fait, la participation du**  
33 **Transporteur à ces groupes de travail est souhaitable.**

1           **PROJET-PILOTE AVEC LE NEW YORK INDEPENDENT SYSTEM OPERATOR**  
2   **(« NYISO »)**

3   **Référence** : (i) HQT-10, Document 1, page 6 :

4                           « En juillet 2011, le Transporteur a débuté un projet-pilote de programmation  
5 variable aux 15 minutes en collaboration avec le New York Independent System Operator  
6 (« NYISO »), tel qu'annoncé sur le site OASIS du Transporteur. Cette nouvelle fonctionnalité  
7 permettra aux clients des services de transport de mettre en place des programmes dont le  
8 profil pourra varier à toutes les 15 minutes. »

9   **Demande(s)** :

10 **3.1** Veuillez indiquer les objectifs du projet-pilote mentionné à la référence (i).

11 **R3.1**

12           **Le projet-pilote vise à vérifier la faisabilité opérationnelle des programmes**  
13           **variables à toutes les 15 minutes.**

14 **3.2** Veuillez indiquer la durée du projet-pilote ainsi que l'échéancier du dépôt des rapports.

15 **R3.2**

16           **Le projet pilote se terminera par accord mutuel entre le Transporteur et le**  
17           **NYISO lorsque la faisabilité opérationnelle des programmes variables sera**  
18           **démontrée à la satisfaction des deux parties.**

19 **3.3** Veuillez indiquer les impacts potentiels de la mise en place des programmes dont le  
20 profil pourra varier à toutes les 15 minutes (référence i) sur les activités du  
21 Transporteur, notamment :

22           a) sur la commercialisation du service de transport à court terme;

23 **R3.3a**

24           **Il n'y aura pas d'impact sur la commercialisation du transport puisque les**  
25           **services de transport utilisés pour les programmes variables sont les**  
26           **mêmes que pour les programmes fixes sur l'heure.**

27           b) et sur les *services complémentaires*.

28 **R3.3b**

29           **Il n'est pas anticipé qu'il y ait d'impact sur les services complémentaires.**

30 **3.4** Veuillez indiquer si le succès potentiel du projet-pilote mentionné à la référence (i)  
31 permettrait au Transporteur d'augmenter ses revenus et préciser, le cas échéant, la  
32 nature des transactions associées à ces revenus supplémentaires (par exemple, les  
33 transactions point à point à court terme).

1 **R3.4**

2 **Il serait concevable en principe d'augmenter les revenus de transport dans**  
3 **la mesure où les programmes variables offrent des opportunités aux**  
4 **clients de transport qu'ils n'auraient vraisemblablement pas été en mesure**  
5 **de saisir sans cette fonctionnalité.**

6 **IMPACTS POTENTIELS DE CERTAINS NOUVEAUX PROJETS**  
7 **D'APPROVISIONNEMENTS ÉLECTRIQUES**

8 **Référence :** (i) HQT-10, Document 1, page 7 :

9 « Afin d'assurer le service de transport pour l'alimentation de la charge locale,  
10 le Transporteur note que l'approvisionnement en électricité continue d'être effectué à partir  
11 de diverses sources d'énergies renouvelables. Ainsi, en décembre 2010, le Distributeur  
12 annonçait qu'il retenait des soumissions totalisant 291,4 MW en vertu de l'appel d'offres  
13 d'avril 2009 visant l'achat de 500 MW d'électricité provenant de parcs éoliens. Par ailleurs,  
14 en mai 2011, le gouvernement du Québec annonçait un nouveau programme d'achat  
15 d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle. Le  
16 programme permettra de produire jusqu'à 150 MW d'électricité. Enfin, en juin 2011, le  
17 gouvernement du Québec annonçait qu'un quatrième appel d'offres de 1 000 MW serait  
18 bientôt lancé par le Distributeur pour l'achat d'électricité provenant de parcs éoliens. » (nos  
19 soulignés)

20 **Demande(s) :**

21 **4.1** Veuillez confirmer que le Transporteur serait en mesure d'assurer le service de transport  
22 requis pour l'intégration de tous les projets mentionnés à la référence (i). Dans la  
23 négative, veuillez en fournir les raisons.

24 **R4.1**

25 **Conformément à l'article 40.5 des *Tarifs et conditions*, sur demande du**  
26 **Distributeur, le Transporteur effectue les études requises par le**  
27 **Distributeur afin d'évaluer les coûts et l'échéancier pour effectuer les**  
28 **ajouts au réseau requis en vue d'intégrer de nouvelles ressources servant**  
29 **à alimenter la charge locale.**

30 **Jusqu'à ce jour, le gouvernement du Québec n'a pas encore donné une**  
31 **suite officielle à l'annonce de juin 2011 mentionnée à la référence (i) au**  
32 **sujet d'un quatrième appel d'offres de 1 000 MW à être lancé par le**  
33 **Distributeur pour l'achat d'électricité provenant de parcs éoliens.**  
34 **Conséquemment, le Distributeur n'a transmis à ce jour au Transporteur**  
35 **aucune demande d'études d'intégration associée à cet éventuel appel**  
36 **d'offres.**

37 **4.2** Veuillez indiquer les impacts de chacun des projets mentionnés à la référence (i) sur les  
38 investissements et sur les tarifs du Transporteur.

39 **R4.2**

40 **Voir la réponse à la question 4.1.**

1 **4.3** Veuillez fournir une estimation des **contributions** du Distributeur (en M\$) qui seraient  
2 requises pour l'intégration de **chacun** des projets mentionnés à la référence (i) au  
3 réseau du Transporteur.

4 **R4.3**  
5 **Voir la réponse à la question 4.1.**

6 **4.4** Veuillez déposer copie de l'annonce du gouvernement du Québec mentionnée à la  
7 référence (i).

8 **R4.4**  
9 **Le Transporteur fournit le lien Internet de l'article sur lequel il s'est basé**  
10 **pour mentionner à la pièce HQT-10, Document 1, page 7, cette annonce du**  
11 **gouvernement du Québec d'un quatrième appel d'offres par le Distributeur**  
12 **pour l'achat d'électricité provenant de parcs éoliens, soit :**  
13 [http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201106/18/01-](http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201106/18/01-4410583-le-quatrieme-appel-doffres-denergie-eolienne-bientot-lance.php)  
14 [4410583-le-quatrieme-appel-doffres-denergie-eolienne-bientot-lance.php](http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201106/18/01-4410583-le-quatrieme-appel-doffres-denergie-eolienne-bientot-lance.php)

15 **4.5** Veuillez indiquer si l'annonce gouvernementale relativement au quatrième appel d'offres  
16 d'énergie éolienne mentionnée à la référence (i) vise Hydro-Québec ou spécifiquement  
17 Hydro-Québec Distribution (le Distributeur).

18 **R4.5**  
19 **L'annonce gouvernementale citée à la référence (i) relativement au**  
20 **quatrième appel d'offres d'énergie éolienne visait le Distributeur.**

21 **4.6** Veuillez confirmer que le coût de l'intégration éventuelle au réseau du Transporteur de  
22 l'énergie découlant du quatrième appel d'offres éolien mentionné à la référence (i)  
23 serait alloué principalement au Distributeur. Dans l'affirmative ou dans la négative,  
24 veuillez élaborer votre réponse.

25 **R4.6**  
26 **Le Transporteur traitera le coût de l'intégration au réseau de transport**  
27 **découlant d'un quatrième appel d'offres éolien éventuel conformément au**  
28 **cadre réglementaire et législatif alors en vigueur.**

1           **NOUVELLES CONVENTIONS DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT**  
2           **SIGNÉES DEPUIS LA DEMANDE TARIFAIRE 2011 (DOSSIER R-3738-2010)**

3   **Référence :** (i) HQT-10, Document 1, page 7 :

4                   « Depuis le dépôt de la demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010), le  
5 Transporteur a signé les nouvelles conventions de service de transport de point à point  
6 suivantes :

- 7 • Deux conventions de 100 MW chacune avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour
- 8 livraison à NE couvrant la période du 22 octobre 2010 au 21 octobre 2011.
- 9 • Deux conventions de 65 MW et de 40 MW avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour
- 10 livraison à NE couvrant la période du 1er avril 2011 au 31 mars 2013.
- 11 • Deux conventions de 150 MW chacune avec Hydro-Québec Production pour livraison à
- 12 NB couvrant la période du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2011. »

13   **Demande(s) :**

14   **5.1** Veuillez préciser la nature long terme ou court terme de chacune des trois conventions  
15 de service mentionnées à la référence (i).

16   **R5.1**

17                   **Toutes les trois sont des conventions de service de transport à long terme.**

18   **5.2** Veuillez élaborer votre réponse et indiquer les impacts de ces considérations sur la  
19 commercialisation du Transporteur et ses revenus.

20   **R5.2**

21                   **Il n'y a pas d'impact particulier sur la commercialisation autre que la**  
22 **diminution des capacités disponibles et l'augmentation des revenus**  
23 **découlant de ces conventions. Il s'agit de conventions de service de**  
24 **transport à long terme qui ont été acceptées par le Transporteur selon les**  
25 ***Tarifs e conditions* et les décisions de la Régie.**

26                                   **BESOINS DE LA CHARGE LOCALE**

27   **Référence :** (i) HQT-10, Document 2, page 5 :

28                   « 1.1 Besoins de la charge locale

29 La charge locale est constituée de l'ensemble des besoins de transport des clients du  
30 Distributeur, à l'exclusion des clients des réseaux autonomes.

31 Pour l'année 2012, la prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 6 36  
32 710 MW. La prévision des besoins en énergie est de 184 810 GWh. »

33                   (ii) Hydro-Québec Distribution, Dossier R-3776-2011, HQD-5, Document 1,  
34 page 9 :

35                   « 2.2. Approvisionnements postpatrimoniaux pour l'année 2012

36 *2.2.1. Stratégie proposée*

37 La **baisse additionnelle** d'environ 27 TWh sur la période 2012-2027 constatée lors de la  
38 mise à jour de la prévision de la demande, **en mai 2011**, occasionne un solde de 2 TWh du



1 compte d'énergie différée à l'échéance des conventions. Ce résultat repose sur l'hypothèse  
2 que l'énergie du contrat cyclable n'est plus différée et que l'utilisation modulable de TCE est  
3 reportée en 2018, à des fins de planification, plutôt qu'en 2015 tel que présenté dans le Plan  
4 d'approvisionnement 2011-2020.

5 Sur cette base, le Distributeur n'entend pas différer d'énergie en 2012, mais verra plutôt à  
6 reconduire les transactions financières avec le Producteur. »(nos soulignés).

7 **Demande(s) :**

8 **6.1** Veuillez confirmer que les besoins de la charge locale indiqués par le Transporteur à la  
9 référence (i) sont basés sur la prévision des ventes du Distributeur.

10 **R6.1**

11 **La prévision des besoins de services de transport pour l'alimentation de la**  
12 **charge locale correspond aux besoins de transport prévus en MW,**  
13 **incluant les pertes. À la connaissance du Transporteur, les ventes du**  
14 **Distributeur sont présentées en énergie, sans les pertes.**

15 **6.2** Veuillez confirmer que pour établir les besoins de la charge locale (référence (i)), le  
16 Transporteur a utilisé la prévision des ventes de mai 2011 du Distributeur qui est  
17 identique à celle soumise par le Distributeur dans son dossier tarifaire (dossier R-3776-  
18 2011, référence ii). Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

19 **R6.2**

20 **Le Transporteur considère cette demande difficile à cerner. Le**  
21 **Transporteur indique cependant que la prévision des besoins de service**  
22 **de transport pour l'alimentation de la charge locale pour l'année 2012**  
23 **servant à l'établissement du tarif de transport de l'année 2012 est de**  
24 **36 710 MW. Cette prévision correspond aux besoins de transport prévus**  
25 **en MW à la pointe, incluant les pertes. Cette prévision a été fournie au**  
26 **Transporteur par le Distributeur.**

27 **Le Distributeur, quant à lui, a présenté dans son dossier R-3776-2011 à la**  
28 **pièce HQD-5, Document 1, page 8, la prévision des « besoins réguliers du**  
29 **Distributeur ». En soustrayant de cette prévision la consommation des**  
30 **centrales qui y est incluse, on obtient la prévision de la « charge locale »**  
31 **utilisée par le Transporteur dans la présente demande.**

32 **L'intervenant à sa référence (ii) a utilisé des références à des TWh qui sont**  
33 **des unités de mesure d'énergie et non de puissance. Comme mentionné**  
34 **en réponse à la question 6.1, les besoins de services de transport pour**  
35 **l'alimentation de la charge locale sont prévus en MW.**

36 **6.3** Concernant la prévision des ventes et des besoins aux fins d'établissement des tarifs de  
37 transport, veuillez décrire le processus de soumission et d'échanges d'information entre  
38 le Distributeur et le Transporteur.

39 **R6.3**

40 **Voir la réponse à la question 6.2.**

1 **6.4** En réponse à la question 6.3, veuillez décrire, de façon la plus précise possible,  
2 comment le Transporteur s'assure d'obtenir les informations les plus à jour du  
3 Distributeur et comment il intègre ces informations dans son processus de proposition  
4 des tarifs de transport et de la facture de la charge locale.

5 **R6.4**

6 **En ce qui concerne l'obtention d'informations les plus à jour du**  
7 **Distributeur, voir la réponse à la question 10.9.1. En ce qui concerne**  
8 **l'intégration de cette information dans l'établissement des tarifs de**  
9 **transport voir le détail du calcul fourni à la section 3.1.1 de la pièce**  
10 **HQT-12, Document 1. Quant au calcul de la facture de la charge locale, le**  
11 **détail est fourni à la section 3.2.1 de la pièce HQT-12, Document 1.**

12 **6.5** Dans le processus de soumission et d'échanges d'information entre le Distributeur et le  
13 Transporteur, y-a-t-il des échéanciers précis à respecter par le Distributeur? Dans  
14 l'affirmative, veuillez les indiquer. Dans la négative, veuillez en fournir les raisons.

15 **R6.5**

16 **Le Distributeur doit fournir la prévision des besoins de service de**  
17 **transport pour l'alimentation de la charge locale de l'année témoin projetée**  
18 **au plus tard au mois de mai de l'année précédente.**

19 **6.6** Veuillez indiquer à quel moment de l'année 2012 le Transporteur reçoit du Distributeur  
20 sa mise à jour des besoins prévus pour 2012.

21 **R6.6**

22 **En 2012, le Transporteur ne recevra pas du Distributeur de mise à jour des**  
23 **besoins prévus pour 2012.**

24 **PRÉVISION DES BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT À**  
25 **COURT TERME POUR L'ANNÉE 2012**

26 **Référence :** (i) HQT-10, Document 2, page 7 :

27 « En ce qui concerne l'année 2012, le Transporteur précise, tel que demandé  
28 par la Régie dans la décision D-2011-039, qu'il **anticipe** que les besoins de transport de  
29 point à point à court terme surviendraient dans le cadre du **service horaire** à un niveau de  
30 réservation équivalent à l'année 2011. Ainsi, la prévision des besoins en énergie pour  
31 l'année 2012 est de 0,9 TWh. » (nos soulignés).

32 (ii) Décision D-2011-039 (dossier R-3738-2010), page 82 :  
33 « [362] La Régie constate, pour l'année 2010, une nette sous-estimation des projections des  
34 besoins de point à point de court terme de l'année témoin, comparativement à la prévision  
35 révisée.

36 [363] Par ailleurs, elle note que le compte d'écart pris en compte pour l'établissement du  
37 cavalier en 2011 présente un **solde** important de -54,1 M\$. Elle juge que l'utilisation d'un

1 cavalier, ayant pour effet d'ajuster les écarts entre les revenus prévus et réels des services  
2 de transport de point à point, ne devrait pas empêcher le Transporteur d'améliorer la  
3 précision de ses prévisions, à cet égard.

4 [364] De plus, l'ajustement apporté par le cavalier s'applique aux générations de clients des  
5 deux années tarifaires subséquentes aux prévisions, d'où l'importance d'apporter une  
6 attention particulière aux prévisions.

7 [365] La Régie demande au Transporteur de revoir sa **méthodologie de prévision des**  
8 **besoins et revenus** pour les services de point à point de court terme afin d'améliorer  
9 l'acuité des projections. Elle lui demande également de justifier, lors de ses prochaines  
10 demandes tarifaires, les écarts importants pouvant être observés entre les données  
11 projetées et les données réelles. » (nos soulignés).

12 **Demande(s) :**

13 **7.1** Veuillez décrire la méthodologie utilisée par le Transporteur pour prévoir les besoins à  
14 court terme en 2012 mentionnés à la référence (i).

15 **R7.1**

16 **Voir la réponse à la question 31.1 de la demande de renseignements**  
17 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

18 **7.2** Veuillez fournir une comparaison de la nouvelle méthodologie proposée par le  
19 Transporteur avec la ou les méthodologies utilisées antérieurement par lui, en précisant  
20 notamment leurs approches méthodologiques, leurs hypothèses et leurs contextes  
21 commerciaux.

22 **R7.2**

23 **Depuis le dossier R-3706-2009, le Transporteur ne considérait dans ses**  
24 **prévisions de besoins de services de transport de point à point à court**  
25 **terme du Producteur que les réservations connues. Le Transporteur**  
26 **considérait que le Producteur utiliserait l'ensemble de ses réservations**  
27 **fermes à long terme pour effectuer ses ventes d'électricité.**

28 **À certaines occasions, en plus des réservations fermes à long terme, le**  
29 **Producteur peut effectuer certaines réservations de point à point à court**  
30 **terme. Ces réservations varient d'une année à l'autre. Dans le présente**  
31 **demande, le Transporteur a prévu des besoins de services de transport de**  
32 **point à point à court terme du Producteur. Le Transporteur a établi ces**  
33 **besoins à un niveau qu'il considère raisonnable.**

34 **Voir également la réponse à la question 7.3.3.**

35 **7.3.1** Avant de proposer la nouvelle méthodologie mentionnée à la référence (i), le  
36 Transporteur a-t-il étudié les méthodologies utilisées par des transporteurs  
37 comparables à Hydro-Québec TransÉnergie?

1 **R7.3.1**

2 **Le Transporteur n'a pas étudié les méthodologies utilisées par d'autres**  
3 **transporteurs et ne se prononce pas à l'effet qu'ils soient comparables ou**  
4 **pas en ce qui a trait à la prévision des besoins de transport.**

5 **7.3.2** Si la réponse à la question 7.3.1 est affirmative, veuillez fournir une description de ces  
6 méthodologies et les comparer avec la nouvelle méthodologie proposée par le  
7 Transporteur (référence i).

8 **R7.3.2**

9 **Sans objet.**

10 **7.3.3** Si réponse à la question 7.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi.

11 **R7.3.3**

12 **Le Transporteur considère que sa prévision des besoins des services de**  
13 **transport de point à point doit prendre en compte le contexte commercial**  
14 **et réglementaire qui lui est propre et dans lequel il évolue.**

15 **En effet, depuis quelques années, l'établissement des besoins pour les**  
16 **services de transport de point à point du Transporteur est élaboré dans un**  
17 **contexte commercial où plusieurs conventions de services de transport**  
18 **ferme sont signées pour des quantités importantes et des longues durées.**  
19 **Ainsi, l'établissement des besoins pour les services de transport de point**  
20 **à point du Transporteur est basé sur l'assurance de la concrétisation d'une**  
21 **part importante des prévisions des besoins de transport de point à point.**

22 **De plus, depuis la décision D-2007-08, l'établissement des besoins de**  
23 **services de transport de point à point est réalisé dans un contexte**  
24 **réglementaire où un compte d'écart des services de transport de point à**  
25 **point permet de neutraliser les écarts entre la prévision de ces besoins et**  
26 **leur réalisation.**

27 **7.4** Veuillez préciser la différence entre la méthodologie utilisée par le Transporteur pour  
28 établir sa prévision pour 2012 et celles utilisées antérieurement.

29 **R7.4**

30 **Voir la réponse à la question 7.2.**

31 **7.5** Veuillez préciser en quoi la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur  
32 réponde aux préoccupations indiquées par la Régie dans sa décision D-2011-039  
33 (référence [ii]).

34 **R7.5**

35 **La Régie a demandé au Transporteur de revoir sa méthodologie de**  
36 **prévision des besoins pour les services de point à point de court terme**  
37 **afin d'améliorer l'acuité des projections. Le Transporteur a utilisé une**  
38 **méthodologie qu'il considère raisonnable et prudente afin d'anticiper les**

1           **besoins des services de transport de point à point à court terme, dans le**  
2           **cadre de laquelle les réservations des clients sont projetées sans qu'elles**  
3           **soient nécessairement confirmées lors de l'établissement de la prévision.**  
4           **Ceci permet d'estimer des besoins de transport plus élevés que lorsque la**  
5           **prévision était principalement basée sur des réservations confirmées pour**  
6           **les services de transport .**

7   **7.6** Veuillez fournir les besoins et revenus de point à point de court terme qui auraient été  
8           obtenus par l'application de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur aux  
9           données des 5 dernières années et les comparer avec les besoins et les revenus réels.

10   **R7.6**

11           **Cette question dépasse le cadre du présent dossier. Malgré ce qui**  
12           **précède, le Transporteur rappelle que tout écart entre les prévisions de**  
13           **besoins des services de transport de point à point de court terme (quelque**  
14           **soit la méthodologie d'estimation de ces besoins) et les revenus des**  
15           **services de transport de point à point de court terme réels est pris en**  
16           **compte dans le calcul du compte d'écart permettant ainsi d'en neutraliser**  
17           **l'effet sur les tarifs.**

18   **7.7** Veuillez commenter sur les avantages et inconvénients de la nouvelle méthodologie  
19           proposée par le Transporteur.

20   **R7.7**

21           **La Régie a déjà reconnu que la prévision des besoins des services de**  
22           **transport de point à point demeure sujette à des aléas qui échappent au**  
23           **contrôle du Transporteur. Le Transporteur utilise une méthodologie qu'il**  
24           **considère raisonnable et prudente. Cependant, des écarts positifs ou**  
25           **négatifs pourraient toujours survenir entre la prévision et les besoins**  
26           **réels.**

27           **Le Transporteur présente le cas suivant à titre illustratif. D'une part,**  
28           **lorsqu'une prévision des besoins des services de transport de point à**  
29           **point à court terme serait plus élevée sur la base de réservations**  
30           **anticipées au lieu de réservations confirmées, il pourrait s'en suivre des**  
31           **tarifs de transport légèrement moins élevés pour tous les clients. D'autre**  
32           **part, lorsqu'une telle prévision ne se concrétise pas, ce pourrait donner**  
33           **lieu à un solde dans le compte d'écart des services de transport de point à**  
34           **point à récupérer auprès des clients à long terme, dont la charge locale.**

35           **Voir également les réponses aux questions 7.5 et 7.6.**

1                   **JUSTIFICATIONS ET EXPLICATIONS DES ÉCARTS ENTRE**  
2                   **LES DONNÉES PROJETÉES ET LES DONNÉES RÉELLES**

3   **Référence :** (i) HQT-10, Document 2, page 9 :

4                   « Tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-039, le  
5 Transporteur explique les écarts entre les revenus des services de transport projetés et les  
6 revenus des services de transport réels. En ce qui concerne les revenus des services de  
7 transport de point à point réels pour l'année 2010 de 378,3 M\$, il y a un écart de 30,9 M\$  
8 avec les revenus des services de transport de point à point de 347,4 M\$ retenus dans les  
9 décisions D-2010-032 et D-2010-041. Cet écart est expliqué principalement par les revenus  
10 réels provenant du Producteur pour les services de transport de point à point qui ont  
11 dépassé de 29,1 M\$ la prévision. À cet égard, les revenus du service de point à point à long  
12 terme ont été supérieurs de 10,4 M\$, compte tenu principalement de nouvelles réservations  
13 non anticipées et de la non-concrétisation de renouvellements anticipés, tandis que les  
14 revenus des services de transport de point à point à court terme ont été supérieurs de 18,8  
15 M\$ principalement réalisés au cours des six premiers mois de l'année. » (nos soulignés).

16   **Demande(s) :**

17   **8.1** Le Transporteur présente à la référence (i) certains constats concernant les écarts entre  
18 les revenus projetés des services de transport et les revenus réels des services de  
19 transport. Veuillez indiquer si ces constats aideraient ou non le Transporteur dans sa  
20 révision de sa méthodologie de prévision des besoins et des revenus telle que  
21 demandée par la Régie dans sa décision D-2011-039 [page 82].

22   **R8.1**

23                   **Voir la réponse à la question 7.2.**

24   **8.2** Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

25   **R8.2**

26                   **Voir la réponse à la question 7.2.**

27                   **COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT**  
28                   **DE POINT À POINT**

29   **Référence :** (i) HQT-10, Document 2, pages 9 à 10 :

30                   « La création du compte d'écart des services de transport de point à point a  
31 été ordonnée par la Régie dans sa décision D-2007-08 et les modalités de disposition de ce  
32 compte ont été déterminées dans la décision D-2008-019.  
33 Le solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point,  
34 est présenté au tableau suivant. Ce montant est reflété à la pièce HQT-12, Document 1, aux  
35 fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2012. [tableau 5 de HQT-10, Document 2  
36 omis] » (nos soulignés).

1 (ii) HQT-10, Document 2, page 8, tableau 4 intitulé « Revenus des services  
2 de transport (M\$) ».

3 **Demande(s) :**

4 **8.3** Veuillez expliquer les modalités de disposition utilisées par le Transporteur et les calculs  
5 effectués par lui pour établir les soldes du compte d'écart à la fin de 2010 et 2011  
6 présentés au tableau 5 de la référence (i) [tableau intitulé « Solde du compte d'écart  
7 (M\$)].

8 **R8.3**

9 Le Transporteur présente dans le tableau 5 de la pièce HQT-10,  
10 Document 1, les résultats des calculs effectués avec la même  
11 méthodologie que les années précédentes. La Régie a d'ailleurs reconnu,  
12 notamment dans la décision D-2011-039, que le solde du compte d'écart  
13 était établi conformément à ses décisions.

14 Pour l'année 2010, la prévision révisée était de 377,0 M\$ et le résultat réel  
15 de 378,3 M\$. L'écart 2010 à inclure dans le solde du compte d'écart pour  
16 l'année 2012 est donc de -1,3 M\$. Pour l'année 2011, la prévision était de  
17 364,8 M\$ et la prévision révisée est de 372,2 M\$, qui résulte en un écart de  
18 -7,4 M\$. Le solde du compte d'écart au 31 décembre 2010 portant intérêt au  
19 coût moyen pondéré du capital 2011 résulte en un montant d'intérêt de  
20 -2,0 M\$. Pour le cavalier 2011, le montant considéré était de -54,1 M\$ et le  
21 Transporteur prévoit remettre -54,0 M\$ aux clients dans le cadre du  
22 cavalier, donc il y a toujours un écart de -0,1 M\$ (voir les réponses aux  
23 questions 8.5 et 8.6) que le Transporteur devra remettre aux clients, lequel  
24 est inclus dans le cavalier 2012. Le montant total pris en compte dans le  
25 cavalier 2012 est de -10,9 M\$.

26 **8.4** En réponse à la question précédente, veuillez démontrer la conformité des modalités de  
27 disposition appliquées par le Transporteur avec celles spécifiées par la Régie dans sa  
28 décision D-2008-019.

29 **R8.4**

30 Le Transporteur effectue la disposition du compte d'écart des revenus des  
31 services de transport de point à point conformément aux modalités  
32 retenues par la Régie dans la décision D-2008-019, pages 30 à 31 et la  
33 spécification apportée dans la décision D-2009-015, pages 97 et 98. Depuis  
34 l'année 2009, la Régie a fixé le cavalier pour chacune des années en tenant  
35 compte de la proposition du Transporteur.

36 Dans la présente demande, le Transporteur applique les modalités de  
37 disposition du compte d'écart et d'application du cavalier selon la même  
38 approche, qui est présentée aux pièces HQT-10, Document 2, section 3  
39 ainsi que HQT-12, Document 2, section 3.3 et peut se résumer comme  
40 suit :

1            **Solde du compte d'écart**  
2            **Année 2010**  
3                   **Prévision de 347,4 M\$ (demande tarifaire 2010)**  
4                   **Prévision révisée de 377,0 M\$ (demande tarifaire 2011)**  
5                   **Écart de -29,6 M\$ pris en compte dans le cavalier 2011 (demande**  
6                   **tarifaire 2011)**  
7                   **Réel de 378,3 M\$ (demande tarifaire 2012)**  
8                   **Écart de -1,3 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012 (demande**  
9                   **tarifaire 2012)**  
10                  **Total de 2010 de -1,3 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012**  
11                  **(demande tarifaire 2012)**  
12           **Année 2011**  
13                  **Prévision de 364,8 M\$ (demande tarifaire 2011)**  
14                  **Prévision révisée de 372,2 M\$ (demande tarifaire 2012)**  
15                  **Écart de -7,4 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012 (demande**  
16                  **tarifaire 2012)**  
17                  **Écart de -0,1 pris en compte dans le cavalier 2012 (demande**  
18                  **tarifaire 2012)**  
19                  **Intérêt de -2,0 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012 (demande**  
20                  **tarifaire 2012)**  
21                  **Total de 2011 de -9,5 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012**  
22                  **(demande tarifaire 2012)**  
23           **Le solde projeté est constitué du total de 2010 de -1,3 M\$ et du total de**  
24           **2011 de -9,5 M\$, soit -10,9 M\$ pris en compte dans le cavalier 2012**  
25           **(demande tarifaire 2012).**  
26           **Cavalier**  
27           **Le cavalier 2012 est établi en divisant le solde projeté de -10,9 M\$ par la**  
28           **prévision des besoins de transport à long terme pour 2012 de 41 744 MW,**  
29           **soit -0,26 \$/kW/an pour le service de transport de point à point à long**  
30           **terme et -9 544 600 \$ (ou -0,26 \$/kW/an pour 36 710 MW) pour la charge**  
31           **locale (demande tarifaire 2012).**

32    **8.5** Veuillez fournir la valeur du « *montant projeté pour le cavalier 2011* » mentionné au  
33            tableau 5 de la référence (i) et expliquer la différence avec le « *montant considéré pour*  
34            *le cavalier 2011* » de -29,6 M\$ du même tableau.

35    **R8.5**  
36            **Le tableau 5 de la pièce HQT-10, Document 2, est présenté en considérant**  
37            **les montants relatifs aux années 2010 et 2011.**

38            **Dans le cas de l'année 2010, la mention « *montant considéré pour le***  
39            ***cavalier 2011* » vise à indiquer que le montant de 29,6 M\$ a été pris en**  
40            **compte pour le cavalier de l'année 2011 que la Régie a fixé dans le dossier**  
41            **R-3738-2010. En d'autres termes, cette valeur reflète sur une base annuelle**  
42            **le montant provenant de l'année 2010 qui a été considéré pour le cavalier**  
43            **de l'année 2011.**



1 En ce qui concerne l'année 2011, tel que présenté dans le dossier  
2 R-3738-2010, pièce HQT-10, Document 2, tableau 5, le solde total du  
3 compte d'écart était alors de -54,1 M\$, ce qui constitue l'ensemble du  
4 montant considéré pour le cavalier 2011. Dans le présent dossier, pièce  
5 HQT-10, Document 2, tableau 4, le montant projeté pour le cavalier 2011  
6 est de -54,0 M\$. Ainsi, l'écart entre le montant considéré et le montant  
7 projeté est de -0,1 M\$. Pour plus de détails, voir également la réponse à la  
8 question 8.6.

9 **8.6** Veuillez concilier la valeur de -54,0 M\$ en 2011 présentée à la référence (ii) avec les  
10 valeurs pertinentes présentées au tableau 5 de la référence (i).

11 **R8.6**

12 Dans le dossier R-3738-2010, le solde du compte d'écart pour l'année 2011  
13 était de -54,1 M\$. Sur la base de ce solde ainsi que de la prévision des  
14 besoins de transport à long terme, la Régie a fixé dans la décision  
15 D-2011-039 un cavalier de l'ordre de -47,5 M\$ pour le service de transport  
16 pour l'alimentation de la charge locale et de 1,30 \$/kW/an pour le service  
17 de transport de point à point à long terme pour l'année 2011.

18 Pour l'année 2011, la prévision révisée des services de transport de point à  
19 point ferme à long terme est de 5 034 MW, tel qu'indiqué à la pièce HQT-10,  
20 Document 2, tableau 1. Ainsi, le Transporteur prévoit remettre aux clients  
21 un cavalier d'une valeur de -6,5 M\$ pour le service point à point à long  
22 terme et de l'ordre de -47,5 M\$ pour le service de transport pour  
23 l'alimentation de la charge locale, pour un total de -54,0 M\$.

24 **RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE**

25 **Référence :** (i) HQT-11, Document 2, page 5 :

26 « **Modifications depuis la demande tarifaire 2011 (dossier 1 R-3738-2010)**

27 **Facteur de répartition – rubrique Actif réglementaire ATPC / PTPC**

28 La rubrique actifs réglementaires de la base de tarification comprend le nouvel actif  
29 réglementaire relié à l'actif au titre des prestations constituées et du passif au titre des  
30 prestations constituées en conformité avec la demande R-3768-2011. Ce nouvel actif a été  
31 attribué selon la masse salariale aux différentes fonctions.

32 **Facteur de répartition – rubrique Compte d'écart du coût de retraite**

33 Dans sa décision D-2011-039, la Régie a décidé de mettre en place un mécanisme pour  
34 protéger le Transporteur et les consommateurs contre l'évolution à la hausse ou à la baisse  
35 du coût de retraite. Les modalités de disposition de ce compte d'écart sont décrites à la  
36 pièce HQT-4, Document 3. Ce compte est attribué selon la masse salariale aux différentes  
37 fonctions.

38 **Facteur de répartition – rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la**  
39 **chaîne d'approvisionnement**

40 Cette nouvelle rubrique est attribuée aux différentes fonctions sur la même base que les  
41 Matériaux, combustible et fournitures, soit selon les immobilisations corporelles nettes en  
42 exploitation et les actifs incorporels nets de l'année concernée. » (nos soulignés)

1 **Demandes :**

2 **9.1** Veuillez justifier les modes d'attribution proposés par le Transporteur pour chacune des  
3 rubriques mentionnées à la référence (i), soit :

4 1) – rubrique Actif réglementaire ATPC / PTPC;

5 2) – rubrique Compte d'écarts du coût de retraite;

6 3) – rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne  
7 d'approvisionnement.

8 **R9.1**

9 **Le facteur de répartition concernant la rubrique Actif réglementaire**  
10 **ATPC/PTPC est identique à celui utilisé antérieurement concernant les**  
11 **rubriques Actif au titre des prestations constituées et du Passif au titre des**  
12 **prestations constituées, soit la masse salariale.**

13 **Le facteur de répartition concernant le compte d'écart du coût de retraite**  
14 **est identique à la répartition faite antérieurement du coût de retraite.**

15 **Le compte de frais reportés relatifs à l'optimisation de la chaîne**  
16 **d'approvisionnement vise à y inscrire uniquement le rendement attribuable**  
17 **aux stocks d'équipements et à en disposer selon les modalités proposées**  
18 **à la pièce HQT-4, Document 4. L'utilisation du facteur de répartition des**  
19 **immobilisations corporelles nettes en exploitation et les actifs incorporels**  
20 **nets est simple et identique à la rubrique des Matériaux, combustibles et**  
21 **fournitures.**

22 **9.2** Veuillez indiquer les principes sur la base desquels le Transporteur a proposé ces  
23 modes d'attribution des coûts.

24 **R9.2**

25 **Voir la réponse à la question 9.1.**

26 **9.3.1** Avant de proposer ces modes d'attribution des coûts, le Transporteur a-t-il étudié les  
27 méthodologies et les pratiques d'attribution utilisées par des transporteurs  
28 comparables à Hydro-Québec TransÉnergie pour les cas identiques ou similaires à  
29 ceux mentionnés à la référence (i)?

30 **R9.3.1**

31 **Le Transporteur n'a pas étudié les méthodologies et autres pratiques des**  
32 **autres transporteurs et ne se prononce pas à l'effet qu'ils soient**  
33 **comparables ou non en ce qui a trait à la répartition du coût du service.**

34 **9.3.2** Si la réponse à la question 9.3.1 est affirmative, veuillez décrire ces méthodologies et  
35 pratiques et les comparer avec celles proposées par le Transporteur à la référence (i).

36 **R9.3.2**

37 **Sans objet.**

1 **9.3.3** Si la réponse à la question 9.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi.

2 **R9.3.3**

3 **Voir la réponse à la question 9.1.**

4 **TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT (HQT-12, DOCUMENT 1)**

5 **DONNÉES UTILISÉES DANS LA DÉTERMINATION DU TARIF ANNUEL ET DE LA**  
6 **FACTURE DE LA CHARGE LOCALE**

7 **Référence :** (i) HQT-12, Document 1, pages 6 à 7 :

8 **« 3.1 Tarifs de transport**

9 Les tarifs de transport sont établis conformément aux décisions de la Régie et permettent au  
10 Transporteur de récupérer l'ensemble des revenus requis.

11 Le tarif annuel, mensuel, hebdomadaire, quotidien ou horaire est applicable aux services de  
12 transport de point à point.

13 Le tarif annuel est également utilisé pour l'établissement des revenus relatifs au service de  
14 transport pour l'alimentation de la charge locale.

15 Le tableau suivant présente une comparaison entre les tarifs en vigueur et les tarifs  
16 proposés, ainsi que le cavalier applicable aux services de transport à long terme. » [tableau  
17 3 intitulé « Tarifs en vigueur et tarifs proposés » omis] (nos soulignés)

18 **Demandes :**

19 **10.1** Veuillez confirmer que le tarif annuel proposé par le Transporteur (référence (i)) est  
20 déterminé en fonction des besoins prévus de la charge locale à la pointe (en MW) et  
21 des réservations du service de point à point à long terme . Veuillez élaborer votre  
22 réponse.

23 **R10.1**

24 **Tel qu'il appert de la pièce HQT-12, Document 1, les tarifs de transport**  
25 **proposés pour l'année témoin projetée sont établis en tenant compte de la**  
26 **prévision des besoins de transport de la charge locale et des services de**  
27 **transport de point à point, soit l'année 2012 dans le cadre de la présente**  
28 **demande.**

29 **L'établissement du tarif annuel en fonction de la prévision des besoins de**  
30 **transport est présenté à la pièce HQT-12, Document 1, page 8, tandis que**  
31 **la prévision des besoins de transport est présentée à la pièce HQT-10,**  
32 **Document 2, pages 5 à 7.**

33 **10.2** Veuillez confirmer que les besoins réels (consommation plus perte) de la charge locale  
34 pendant une année donnée n'influencent en rien sa facture de transport. Dans  
35 l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

36 **R10.2**

37 **La Régie fixe les tarifs de transport, incluant les revenus annuels requis**  
38 **aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale,**

1           pour une année témoin projetée. Pour la charge locale, l'approche en  
2           vigueur depuis l'année 2001 consiste à facturer au Distributeur un montant  
3           fixe pour les revenus annuels requis et ce montant s'applique tant qu'il  
4           n'est pas modifié par la Régie. Une fois fixé, la Régie ne révisé pas le  
5           montant des revenus annuels requis aux fins du service de transport pour  
6           l'alimentation de la charge locale afin de tenir compte des besoins de  
7           transport réels lorsque ceux-ci seront connus l'année suivante.

8   **10.3.1** Ces dernières années, le Distributeur a révisé plusieurs fois à la baisse, jamais à la  
9           hausse, ses prévisions des ventes et des besoins énergétiques des consommateurs  
10          québécois. Veuillez indiquer si le Transporteur a évalué ou non les impacts des  
11          écarts de la prévision des besoins fournie par le Distributeur par rapport aux besoins  
12          réels de la charge locale sur les tarifs de transport de point à point de long et court  
13          terme, ainsi que sur la facture de transport de la charge locale.

14   **R10.3.1**

15           **Tout d'abord, la demande de l'intervenant fait référence à la révision des**  
16           **prévisions du Distributeur. Le Transporteur est d'avis qu'il ne lui revient**  
17           **pas d'examiner ou de commenter cet aspect, compte tenu entre autres que**  
18           **ces prévisions ne sont pas effectuées par le Transporteur et que les**  
19           **prévisions qui sont requises pour le traitement des dossiers sont déjà**  
20           **déposées à la Régie.**

21           **Selon les principes réglementaires adoptés par la Régie aux fins de la**  
22           **modification des tarifs de transport, les tarifs sont fixés de façon**  
23           **prospective sur la base d'une année témoin projetée. Le Transporteur**  
24           **soutient que l'approche actuelle devrait être maintenue et par conséquent**  
25           **ne demande pas à la Régie de fixer ou de réviser ultérieurement les tarifs**  
26           **de transport selon les besoins de transport réels.**

27   **10.3.2** Si la réponse à la question 10.3.1 est affirmative, veuillez décrire les évaluations du  
28          Transporteur et en fournir les résultats.

29   **R10.3.2**

30           **Voir la réponse à la question 10.3.1.**

31   **10.3.3** Si la réponse à la question 10.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le  
32          Transporteur n'a pas effectué de telles évaluations.

33   **R10.3.3**

34           **Voir la réponse à la question 10.3.1.**

35   **10.4** Veuillez confirmer (ou infirmer) que, pour une année donnée, si le besoin prévu de la  
36          charge locale était trop élevé par rapport à son besoin réel, la facture de transport de  
37          la charge locale serait supérieure à ce qui aurait pu être en utilisant une meilleure  
38          prévision des besoins de la charge locale. Veuillez élaborer votre réponse.

1 **R10.4**

2 Le Transporteur ne croit pas qu'il lui revient de commenter sur la portée  
3 hypothétique d'une « *meilleure prévision des besoins de la charge locale* »  
4 qu'il n'effectue pas. En outre, il n'est pas du rôle du Transporteur de  
5 procéder à des évaluations sur des éléments qu'il ne propose pas en  
6 preuve pour les fins de démonstrations que l'intervenant souhaiterait  
7 réaliser.

8 Malgré ce qui précède, le Transporteur rappelle à nouveau par courtoisie,  
9 que les tarifs de transport sont établis sur la base d'une année témoin  
10 projetée, impliquant la prise en compte de la prévision des besoins de  
11 transport et non des besoins réels. Dès lors, une prévision moins élevée  
12 ou plus élevée pour la charge locale pourrait vraisemblablement impliquer  
13 une augmentation ou une diminution des tarifs de transport. Dans une telle  
14 situation, les revenus annuels requis aux fins du service de transport pour  
15 l'alimentation de la charge locale, déterminés en multipliant le tarif annuel  
16 par la prévision des besoins de la charge locale, ne différeraient pas  
17 nécessairement de façon notable par rapport à ceux découlant de la  
18 prévision initiale des besoins de la charge locale (par exemple, une  
19 réduction de la prévision de la charge locale autour de 200 MW  
20 représenterait fort probablement moins de 2 M\$). Ainsi, le Transporteur  
21 soutient que l'approche actuelle, que la Régie reconnaît depuis de  
22 nombreuses années pour la prise en compte de la prévision de la charge  
23 locale, devrait être maintenue.

24 **10.5** Veuillez confirmer (ou infirmer) que, pour une année donnée, si le besoin prévu de la  
25 charge locale était trop élevé par rapport à son besoin réel, le tarif du service de point  
26 à point de long terme serait inférieur à ce qui aurait pu être en utilisant une meilleure  
27 prévision des besoins de la charge locale.

28 **R10.5**

29 **Voir la réponse à la question 10.4.**

30 **10.6.1** Veuillez indiquer si le Transporteur a fait ou non des démarches auprès du  
31 Distributeur pour obtenir de meilleure prévision des besoins de la charge locale ou  
32 des révisions plus fréquentes de ses prévisions dans le but d'utiliser les prévisions  
33 les plus précises possibles dans la proposition des tarifs de transport et dans la  
34 commercialisation des services de transport auprès de sa clientèle.

35 **R10.6.1**

36 Au moment du dépôt de sa demande tarifaire, le Transporteur utilise la  
37 plus récente prévision des besoins de transport pour le service  
38 d'alimentation de la charge locale qui lui est fournie par le Distributeur.  
39 Conséquemment, le Transporteur considère qu'elle constitue la meilleure  
40 prévision.

41 **Voir également la réponse à la question 10.9.1.**

1 **10.6.2** Si la réponse à la question 10.6.1 est affirmative, veuillez décrire ces évaluations  
2 ainsi que leurs résultats.

3 **R10.6.2**  
4 **Voir la réponse à la question 10.6.1.**

5 **10.6.3** Si la réponse à la question 10.6.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le  
6 Transporteur n'a pas effectué de telles évaluations.

7 **R10.6.3**  
8 **Voir la réponse à la question 10.6.1.**

9 **10.7** Veuillez commenter sur l'opportunité pour le Transporteur d'obtenir des revenus  
10 supplémentaires par la mise à jour plus fréquente de la prévision des besoins du  
11 Distributeur. Veuillez élaborer votre réponse.

12 **R10.7**  
13 **La teneur de cette demande contient de la matière à interprétation. Malgré**  
14 **ce qui précède, le Transporteur estime que la fréquence d'une mise à jour**  
15 **d'une prévision de besoins de services de transport ne lui permettrait pas**  
16 **nécessairement d'obtenir des revenus supplémentaires. En effet, la**  
17 **prévision des besoins de services de transport sert à établir un tarif de**  
18 **transport qui permettra au Transporteur de récupérer les revenus requis**  
19 **approuvés par la Régie.**

20 **10.8** Veuillez commenter sur l'opportunité pour le Transporteur d'ajuster la facture de  
21 transport de la charge locale en fonction de ses besoins réels. Veuillez élaborer votre  
22 réponse.

23 **R10.8**  
24 **Conformément aux décisions de la Régie, le Transporteur effectue**  
25 **l'établissement des tarifs de transports de l'année 2012 sur la base d'une**  
26 **année témoin projetée, en tenant compte de la prévision des besoins de**  
27 **transport. Cette approche a été reconnue et jugée appropriée par la Régie**  
28 **depuis l'année 2001 jusqu'à présent et le Transporteur propose de la**  
29 **maintenir dans le présent dossier.**

30 **Par ailleurs, l'ajustement dont il est question dans la demande de**  
31 **l'intervenant semble à première vue impliquer une modification rétroactive**  
32 **d'un tarif final. Une telle approche irait à l'encontre des principes de base**  
33 **d'application des tarifs dans le cadre d'un système d'approbation des**  
34 **tarifs de nature prospective.**

35 **Aussi, l'établissement de revenus annuels requis pour la charge locale qui**  
36 **seraient variables pourrait entraîner une modification de la structure**  
37 **tarifaire qui mène à la fixation de tarifs justes et raisonnables. Par mesure**  
38 **de traitement équivalent, une telle approche pourrait créer une expectative**  
39 **d'ajustement de la facture d'autres clients ayant exprimé des besoins de**  
40 **transport qui ne se concrétisent pas comme prévu. Le modèle existant**

1            permet de répondre adéquatement aux besoins de la charge locale et  
2            partant, l'opportunité d'ajuster la facture de la charge locale en fonction de  
3            ses besoins réels n'est pas souhaitable et modifierait de façon  
4            substantielle les mécanismes jusqu'ici mis en place et reconnus par la  
5            Régie. En outre, il est de connaissance commune que les besoins réels de  
6            la charge locale peuvent être influencés par les conditions climatiques,  
7            entre autres. Dans ce contexte, les mécanismes d'ajustements  
8            subséquents de la facture de la charge locale ne seraient  
9            vraisemblablement pas en lien avec la nature de ses besoins et le service  
10           de transport offert sur le réseau du Transporteur.

11    **10.9.1** Le Transporteur a-t-il étudié ou non les mesures ou modifications du processus de  
12           travail qui seraient susceptibles d'améliorer la précision des données relatives au  
13           besoin de la charge locale requises dans l'établissement des tarifs de transport et  
14           de la facture de transport de la charge locale?

15    **R10.9.1**

16           L'établissement des tarifs des services de transport pour une année  
17           témoin projetée tient compte des revenus requis projetés et de la prévision  
18           des besoins des services de transport à long terme et à court terme,  
19           incluant les pertes de transport. Les besoins des services de transport à  
20           long terme incluent le service de transport pour l'alimentation de la charge  
21           locale.

22           Afin de permettre à la Régie de fixer les tarifs de transport d'électricité,  
23           celle-ci doit disposer d'un délai suffisant pour le traitement.

24           Le Transporteur dépose une demande relative à la modification des tarifs  
25           et conditions des services de transport dès que l'acuité de ses projections  
26           est suffisante. Il est donc important de concilier les deux besoins pour  
27           permettre de fixer les tarifs de transport d'électricité. Ainsi l'utilisation de  
28           la prévision des besoins de service de transport pour l'alimentation de la  
29           charge locale fournie au mois de mai par le Distributeur, et que ce dernier  
30           utilise lui-même dans ses dossiers, constitue un processus satisfaisant.

31    **10.9.2** Si la réponse à la question 10.9.1 est affirmative, veuillez décrire ces mesures ou  
32           modifications du processus de travail.

33    **R10.9.2**

34           Voir la réponse à la question 10.9.1.

35    **10.9.3** Si la réponse à la question 10.9.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le  
36           Transporteur n'a pas étudié cette question.

37    **R10.9.3**

38           Voir la réponse à la question 10.9.1.

1 **ÉVOLUTION DES BESOINS ET DES TARIFS**

2 **Référence :** (i) HQT-12, Document 1, page 7 :

3 « Dans sa décision D-2008-019, la Régie invite le Transporteur à présenter dans les  
4 prochaines demandes tarifaires l'évolution depuis l'année 2001, en dollars courants et en  
5 dollars constants, du tarif annuel applicable au service de transport de point à point à long  
6 terme ainsi que de la facture applicable au service de transport pour l'alimentation de la  
7 charge locale.

8 Le Transporteur présente au tableau suivant l'évolution du tarif annuel et de la facture de la  
9 charge locale, sans considération du cavalier.

10 En dollars courants, le tarif annuel proposé reflète une augmentation de 1,0 % par rapport à  
11 celui de l'année 2001, alors qu'en dollars constants, il présente une diminution de 18,7 %.

12 Le tarif unitaire pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est le  
13 même que celui du tarif annuel du service de transport de point à point. L'évolution de la  
14 facture de la charge locale intègre la croissance de 15,7 % des besoins de transport de la  
15 charge locale depuis l'année 2001, lorsque ces besoins étaient de 31 726 MW. En dollars  
16 courants, le montant de la facture de la charge locale reflète une augmentation de 16,8 %  
17 depuis l'année 2001. En dollars constants, il présente une diminution de 6,0 % sur la même  
18 période, compte tenu de la croissance des besoins de transport. » (nos soulignés)

19 **Demandes :**

20 **11.1** Veuillez fournir l'évolution annuelle depuis 2001 des besoins précisés ci-après dans le  
21 même format que celui du tableau 4 de la pièce HQT-12, Document 1, page 8 :

- 22 1) Besoins « prévus » utilisés pour l'établissement des tarifs de la charge locale  
23 (en MW);
- 24 2) Besoins « réels » à la pointe de la charge locale;
- 25 3) Besoins normalisés à la pointe de la charge locale;
- 26 4) Besoins totaux du point à point à long terme utilisés pour l'établissement des tarifs.

27 **R11.1**

28 **La demande de l'intervenant va au-delà des principes réglementaires**  
29 **adoptés par la Régie qui précisent que le dossier tarifaire est présenté sur**  
30 **la base d'une année historique, d'une année de base et de l'année témoin**  
31 **projetée. Aussi, depuis la première demande tarifaire du Transporteur, la**  
32 **Régie fixe des tarifs justes et raisonnables en tenant compte de la**  
33 **prévision des besoins de transport.**

34 **Le Transporteur souligne que la présente demande contient suffisamment**  
35 **d'informations pour permettre à l'intervenant d'apprécier l'établissement**  
36 **des tarifs pour l'année 2012 ainsi que l'évolution depuis l'année 2001. Si**  
37 **l'intervenant veut faire des compilations afin d'examiner plus amplement**  
38 **ou d'une façon différente les besoins des services de transport à long**  
39 **terme depuis l'année 2001, il peut consulter les rapports annuels de ces**  
40 **années, les demandes tarifaires 2001, 2005 et 2007 à 2011 ainsi que les**  
41 **décisions correspondantes de la Régie. Le Transporteur fournit par**  
42 **courtoisie les références suivantes et note que plusieurs de ces**



- 1 informations avaient été portées à l'attention de l'intervenant dans les  
2 demandes tarifaires précédentes :
- 3 • Année 2001 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
4 service de point à point à long terme est dans la décision D-2002-95,  
5 pages 62 et 66 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la  
6 charge locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2001, pièce  
7 HQT-2, Document 11 ;
  - 8 • Année 2002 : les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
9 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2002, HQT-2,  
10 Document 11 ;
  - 11 • Année 2003 : les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
12 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2003, HQT 2,  
13 Document 11 ;
  - 14 • Année 2004 : les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
15 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2004, HQT-2,  
16 Document 11 ;
  - 17 • Année 2005 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
18 service de point à point à long terme est dans la décision D-2066-66,  
19 page 23 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
20 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2005, pièce HQT-2,  
21 Document 5 ;
  - 22 • Année 2006 : les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
23 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2006, HQT-2,  
24 Document 5 ;
  - 25 • Année 2007 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
26 service de point à point à long terme est dans la décision D-2007-08,  
27 page 61 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
28 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2007, pièce HQT-2,  
29 Document 5 ;
  - 30 • Année 2008 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
31 service de point à point à long terme est dans la décision D-2008 019,  
32 page 87 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
33 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2008, pièce HQT-2,  
34 Document 5 ;
  - 35 • Année 2009 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
36 service de point à point à long terme est dans la décision D-2009-015,  
37 page 83 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
38 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2009, pièce HQT-2,  
39 Document 5 ;
  - 40 • Année 2010 : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
41 service de point à point à long terme est dans la décision D-2010-032,  
42 page 96 ; les besoins réels et les besoins normalisés de la charge  
43 locale sont dans le Rapport annuel au 31 décembre 2010, pièce HQT-2,  
44 Document 5 ; ces informations sont également dans le présent dossier  
45 à la pièce HQT-10, Document 2, page 5 ;

- 1                   • **Année 2011** : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
2                   service de point à point à long terme est dans la décision D-2011-039,  
3                   page 82 ; ces informations sont également dans le présent dossier à la  
4                   pièce HQT-10, Document 2, page 5 ;
- 5                   • **Année 2012** : la prévision des besoins pour la charge locale et le  
6                   service de point à point à long terme est dans le présent dossier à la  
7                   pièce HQT-10, Document 2, page 5.

8   **11.2** En réponse à la question 11.1, veuillez fournir les explications et remarques utiles à la  
9           compréhension de ces données.

10 **R11.2**

11           **Les informations en ce qui a trait aux années 2010 à 2012 sont disponibles**  
12           **dans la présente demande. L'intervenant peut également consulter et**  
13           **examiner les références fournies en réponse à la question 11.1 pour les**  
14           **années antérieures à 2010 s'il juge que celles-ci contiennent de**  
15           **l'information pertinente.**

16 **11.3** Veuillez fournir les calculs et les données utilisés par le Transporteur pour calculer le  
17           taux de croissance de 15,7% des besoins de la charge locale indiqué à la référence (i).

18 **R11.3**

19           **La croissance de 15,7 % des besoins de transport de la charge locale peut**  
20           **être obtenue à partir des données fournies à la pièce HQT-12, Document 1,**  
21           **pages 6 et 7, en divisant les besoins de 36 710 MW pour l'année 2012 par**  
22           **les besoins de 31 726 MW pour l'année 2001.**

23           **Il est à noter que cette information n'est pas une nouveauté dans le**  
24           **dossier. Elle est fournie par le Transporteur depuis les dernières années,**  
25           **en lien avec l'évolution du tarif annuel et de la facture de la charge locale**  
26           **que la Régie demande de présenter suite à la décision D-2008-019.**

27 **11.4** Veuillez fournir le taux de croissance des besoins réels de la charge locale pour la  
28           période 2001-2010, ainsi que les calculs et les données utilisés par le Transporteur à  
29           cette fin.

30 **R11.4**

31           **Les besoins réels de la charge locale ont été déposés à la Régie par le**  
32           **Transporteur dans le Rapport annuel au 31 décembre 2001, à la pièce**  
33           **HQT-2, Document 11, ainsi que dans le Rapport annuel au 31 décembre**  
34           **2010, à la pièce HQT-2, Document 5. L'année 2010 est également fournie**  
35           **dans la présente demande, à la pièce HQT-10, Document 2, page 7.**

36           **En ce qui a trait à la détermination du taux de croissance des besoins réels**  
37           **de la charge locale pour la période de 2001 à 2010, le Transporteur n'a pas**  
38           **d'exigence explicite aux fins de la préparation de sa preuve et ne fait pas**  
39           **de proposition à cet égard. L'intervenant peut évaluer ce taux à partir des**  
40           **références précitées, s'il considère que ce taux est d'intérêt pour ses**  
41           **analyses en considérant la clientèle qu'il représente.**

1

## EFFICIENCE

2

**Référence(s)** HQT-3 doc 1, page 6, lignes 32-33 et page 7, lignes 1 à 6.

3

«L'analyse effectuée par le groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements mis sur pied par le Transporteur<sup>1</sup> a permis à ce dernier de vérifier l'efficacité des efforts consacrés qui ont été traduits en termes d'investissements évités. Le Transporteur a d'ailleurs donné des exemples d'investissements évités grâce à la planification intégrée dans ses demandes tarifaires antérieures. À la suite de ses réflexions, le Transporteur en est venu à la conclusion que la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire. De ce fait, il n'apparaît plus opportun, de l'avis du Transporteur, de suivre les investissements évités.»

4

5

6

7

8

9

10

11

12

(nous soulignons)

13

### **Demande(s)**

14

**12.1** Veuillez supporter par une démonstration l'affirmation à l'effet que «la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire (du Transporteur).

15

16

#### **R12.1**

17

**Les planificateurs du Transporteur adressent les besoins d'investissements en pérennité ainsi que ceux en croissance à l'aide de la planification intégrée. Son utilisation courante peut être illustrée dans le cadre des plans d'évolution qui intègrent à la fois les investissements en croissance et ceux en pérennité. L'exemple du plan d'évolution de la Communauté urbaine de Québec permet de démontrer que « *la planification intégrée fait maintenant partie intégrante* » des façons de faire du Transporteur.**

18

19

20

21

22

23

24

25

**12.2** Veuillez notamment identifier les données examinées et critères utilisés par HQT pour en arriver à cette conclusion.

26

27

#### **R12.2**

28

**Les données examinées et les critères utilisés par le Transporteur pour élaborer ses plans d'évolution regroupent à la fois les évaluations des besoins en croissance d'une zone géographique, ses besoins en termes de pérennité, et enfin les études technico-économiques afférentes. Ainsi, tout plan d'évolution présente une vision de la zone géographique étudiée avec ses besoins en investissements sur un horizon de 30 ans.**

29

30

31

32

33

34

**De plus, même dans les zones où les enjeux ne justifient pas de plans d'évolution, le Transporteur étudie ensemble les enjeux de pérennité et de croissance pour retenir le scénario d'investissements le plus pertinent.**

35

36

37

**12.3** En absence de suivi des investissements évités, veuillez indiquer de quelle façon la Régie et les intervenants pourraient s'assurer du maintien ou de l'amélioration de l'efficacité du Transporteur en cette matière.

38

39

1 **R12.3**

2 **Voir les réponses aux questions 1.4.1 à 1.4.3 de la demande de**  
3 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

4 **Voir également les paragraphes 4 à 6 de la réponse à la question 4.1 de la**  
5 **demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
6 **Document 1.**

7 **Référence(s)** HQT-3 doc 1, page 7, lignes 7 à 9.

8 «Le Transporteur a également constaté que les pratiques ou projets  
9 d'efficience n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et  
10 que dans le cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre  
11 elles sont difficiles à capter.»

12 (nous soulignons)

13 **Demande(s)**

14 **13.1** Veuillez identifier les pratiques qui n'apportent pas des gains uniformes dans le temps.

15 **R13.1**

16 **Voir la réponse à la question 4.4 de la demande de renseignements**  
17 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

18 **13.2** Veuillez expliquer pourquoi les pratiques identifiées précédemment n'apportent pas de  
19 gains uniformes et décrire le rythme et/ou la façon dont ces gains se concrétisent.

20 **R13.2**

21 **Voir la réponse à la question 4.4 de la demande de renseignements**  
22 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

23 **13.3** Veuillez identifier chacune des pratiques pour lesquelles les gains seraient impossibles  
24 à capter ou à mesurer. Dans chaque cas, veuillez expliquer pourquoi.

25 **R13.3**

26 **Voir la pièce HQT-3, Document 1, page 9.**

27 **Voir également les réponses aux questions 1.4.1, 1.4.2 et 4.4 de la**  
28 **demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
29 **Document 1.**

30 **13.4** Veuillez identifier chacune des pratiques pour lesquelles les gains sont difficiles à  
31 capter et, dans chaque cas, veuillez expliquer pourquoi.

32 **R13.4**

33 **Les pratiques mises en place par le Transporteur sont nombreuses et**  
34 **diverses, ce qui rend difficile leur énumération exhaustive.**

1           **La pertinence de suivre de nombreuses initiatives à la pièce entraînerait**  
2           **une lourdeur administrative que le Transporteur ne croit pas souhaitable. Il**  
3           **a plutôt choisi de suivre des indicateurs globaux qui lui permettent en**  
4           **outre de se baliser avec ses pairs de l'industrie.**

5           **Voir également les réponses aux questions 1.4.1 à 1.4.3, 4.3 et 4.4 de la**  
6           **demande de renseignements numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-13,**  
7           **Document 1.**

8           **13.5** Veuillez préciser le sens et la portée du terme « capter » tel qu'utilisé.

9           **R13.5**  
10           **Le terme « capter », tel qu'utilisé, signifie quantifier.**

11           **Référence(s)** HQT-3 doc 1, page 7 lignes 32 à 34.  
12                   « Enfin, les conclusions tirées de l'application de la planification intégrée  
13                   mentionnées précédemment répondent à la demande de la Régie de faire  
14                   rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail sur la  
15                   gestion intégrée des investissements. »

16           **Demande(s)**

17           **14.1** Veuillez indiquer si les travaux du groupe de travail sur la gestion des investissements  
18           ont eux-mêmes fait l'objet de rapport(s) interne(s).

19           **R14.1**  
20           **Voir la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements**  
21           **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

22           **14.2** Dans l'affirmative, veuillez déposer ce(s) rapport(s).

23           **R14.2**  
24           **Voir la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements**  
25           **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

26           **14.3** Dans la négative, veuillez justifier.

27           **R14.3**  
28           **Voir la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements**  
29           **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

30           **Référence(s)** (i) HQT-3 doc 1, page 8, lignes 6 à 10.  
31                   « On constate une hausse marquée des investissements réels et planifiés  
32                   jusqu'en 2016. Les investissements prévus par la suite demeurent élevés,  
33                   leur diminution s'expliquant essentiellement par le fait qu'après 2016, les

1 investissements en croissance qui seront effectués à la demande des clients  
2 du Transporteur ne sont pas tous connus et ne font donc pas tous partie de la  
3 planification.»

4 (nous soulignons)

5 (ii) HQT-9 doc 1, page 26, Tableau 13

## 6 **Demande(s)**

7 **15.1** Veuillez indiquer quel est l'impact de l'absence de prise en compte des investissements  
8 additionnels susceptibles d'être requis à compter de 2016 sur la validité des données  
9 présentées aux Tableaux 11 (prévision des besoins) et 13 (impact tarifaire des  
10 investissements) de la pièce HQT-9 doc 1.

### 11 **R15.1**

12 **Le Transporteur présente au tableau 11 de la pièce HQT-9, Document 1, la**  
13 **prévision des besoins de transport à l'horizon 2021, soit les besoins du**  
14 **service pour l'alimentation de la charge locale et ceux du service de**  
15 **transport de point à point à long terme.**

16 **Il présente également au tableau 13 de cette même pièce l'impact tarifaire**  
17 **estimé pour les investissements projetés à l'horizon 2021.**

18 **Dans le cadre de l'évolution des investissements jusqu'en 2021, les**  
19 **investissements après 2016 en croissance qui seront effectués à la**  
20 **demande des clients du Transporteur ne sont pas tous connus et ne font**  
21 **donc pas tous partie de la planification. À ce stade, le Transporteur ne**  
22 **peut présumer de la teneur de ces investissements.**

23 **15.2** Veuillez reproduire les Tableaux 11 et 13 de la pièce HQT-9 doc 1 en projetant, à  
24 compter de l'année 2017, des taux de croissance des besoins et des investissements  
25 identiques à ceux prévus pour les années 2011 à 2016.

### 26 **R15.2**

27 **Les tableaux 11 et 13 de la pièce HQT-9, Document 1 rencontrent les**  
28 **exigences prescrites par la Régie. Aussi, le Transporteur estime que cette**  
29 **question dépasse le cadre du présent dossier.**

## 30 **Référence(s) HQT-3 doc 1, page 16, lignes 21 à 25**

31 « En ce qui a trait à la dimension d'efficience consistant à sécuriser les  
32 ressources requises, la Régie pourrait suivre l'évolution de pratiques  
33 gagnantes importantes du Transporteur, comme par exemple la réingénierie  
34 de la chaîne d'approvisionnement, en les évaluant sur un horizon plus large  
35 en dégageant les tendances plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle  
36 des résultats.»

37 (nous soulignons)

1 **Demande(s)**

2 **16.1** Veuillez préciser le sens de l'expression « en les évaluant sur un horizon plus large » et  
3 décrire, le cas échéant, le genre d'évaluation réglementaire que le Transporteur  
4 suggère par cette expression.

5 **R16.1**

6 **L'expression « en les évaluant sur un horizon plus large » signifie que le**  
7 **Transporteur a choisi de constater l'efficacité de ses opérations en les**  
8 **regroupant, ce qui lui permet d'analyser des tendances globales. Le**  
9 **Transporteur suggère donc une évaluation réglementaire basée sur un**  
10 **indicateur global sur un horizon relativement long (ex. 5 ans).**

11 **Voir également les réponses aux questions 1.2, 1.3, 1.4.1 à 1.4.3, 4.3 et 4.4**  
12 **de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
13 **Document 1.**

14 **16.2** Veuillez expliquer comment la Régie pourrait examiner l'évolution des pratiques sans  
15 procéder à une évaluation ponctuelle des résultats.

16 **R16.2**

17 **Voir les réponses aux questions 1.2, 1.3, 1.4.1 à 1.4.3, 4.3 et 4.4 de la**  
18 **demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
19 **Document 1.**

20 **16.3** Veuillez notamment préciser si le Transporteur suggère que la Régie n'effectue qu'un  
21 examen sommaire du respect de certains principes d'efficacité sans baser ses  
22 décisions sur des données chiffrées et comparables.

23 **R16.3**

24 **Le Transporteur suggère que la Régie base son évaluation de l'efficacité**  
25 **du Transporteur à l'aide d'un indicateur global qui a été développé en**  
26 **concertation avec les transporteurs membres du COPE de l'ACÉ pour fins**  
27 **de balisage. Le Transporteur rappelle que les transporteurs participant au**  
28 **COPE couvrent ensemble plus de 85 % du réseau de transport du Canada.**

29 **Cet indicateur, présenté sur un horizon de 5 ans, fournit donc des données**  
30 **chiffrées et comparables pour soutenir la Régie dans sa décision.**

31 **Voir également les réponses aux questions 1.2, 1.3, 1.4.1 à 1.4.3, 4.3 et 4.4**  
32 **de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
33 **Document 1.**

34 **Référence(s)(i) HQT-3 doc 1, page 17, lignes 14 à 18**

35 **«Le Transporteur souligne que les gains d'efficacité réalisés aux charges**  
36 **en 2010 ont atteint globalement un montant de 10,8 M\$, soit 4,5 M\$ de plus**  
37 **que la cible originale de 6,3 M\$ établie à 1% des CNE sous son contrôle de**  
38 **gestion. Pour 2011, le Transporteur prévoit réaliser des gains de l'ordre de**

1 16,4 M\$, soit 10 M\$ de plus que la cible originale de 6,4 M\$ présentée dans  
2 la demande tarifaire 2011 (R-3738-2010).»  
3 (ii) HQT-3 doc 1, page 19, lignes 20 à 23  
4 « Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications significatives de  
5 sa structure de coûts. Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il est  
6 justifié et raisonnable de reconduire pour 2012 l'objectif global de gains  
7 d'efficacité de 1% de ses CNE sous son contrôle de gestion et prévoit ainsi  
8 réaliser des gains d'efficacité de l'ordre de 6,6 M\$.»

9 **Demande(s)**

10 **17.1** Veuillez justifier la proposition du Transporteur de maintenir l'objectif des gains  
11 d'efficacité pour l'année 2012 à un niveau cible équivalant à 1% des CNE sous son  
12 contrôle alors qu'il a été en mesure de réaliser des gains d'efficacité de près de 2 %  
13 en 2010 et de plus de 2,5 % en 2011.

14 **R17.1**

15 **Voir la réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements**  
16 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

17 **17.2** Veuillez identifier les mesures, les initiatives ou nouvelles pratiques grâce auxquelles le  
18 Transporteur a été en mesure d'atteindre en 2010 et 2011 des gains d'efficacité  
19 nettement plus élevés que la cible de 1 % des CNE.

20 **R17.2**

21 **Voir la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements**  
22 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

23 **17,3** Veuillez indiquer si les pratiques qui ont permis d'atteindre de tels gains d'efficacité en  
24 2010 et 2011 peuvent être reproduites et maintenues pour produire des gains  
25 récurrents.

26 Dans la négative, veuillez expliquer.

27 **R17.3**

28 **Les gains réalisés en 2010 et 2011 sont récurrents.**

29 **Référence(s)** HQT-3 doc 1, page 19, lignes 24 à 27.

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



1 **Demande(s)**

2 **18.1** Veuillez identifier les pratiques mises en place par le Transporteur qui génèrent des  
3 gains d'efficacité récurrents.

4 **R18.1**

5 **Voir le tableau 1 ainsi que la section 3.1 aux pages 17 et suivantes de la**  
6 **pièce HQT-3, Document 1.**

7 **18.2** Veuillez démontrer par quelles mesures et en vertu de quels critères le Transporteur  
8 s'assure du caractère récurrent de certains gains d'efficacité et comment il parvient à  
9 les quantifier.

10 **R18.2**

11 **Le Transporteur s'assure du caractère récurrent d'une mesure d'efficacité**  
12 **en retirant de ses budgets de base le montant de gains lié à cette mesure**  
13 **pour les années à venir. Ces gains sont donc incorporés de façon**  
14 **intrinsèque dans la structure de coûts associée à ses demandes tarifaires.**  
15 **C'est ce que l'on qualifie de gains « built-in ».**

16 **18.3** Pour chacune des pratiques identifiées comme générant des gains d'efficacité  
17 récurrents, veuillez déterminer leur valeur et indiquer comment le Transporteur tient  
18 compte, s'il y a lieu, de l'éffritement de ces gains.

19 **R18.3**

20 **Voir les réponses aux questions 18.1 et 18.2.**

21 **CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES**

22 **Référence(s)** HQT-4 doc 2, page 7, lignes 15 à 18

23 « Bien que les modifications demandées soient tributaires d'une décision à  
24 venir de la Régie (R-3768-2011), le Transporteur a, dans la présente  
25 demande tarifaire, d'une part, maintenu le traitement comptable de la charge  
26 de désactualisation visé par la norme IAS 37 et, d'autre part, reflété les  
27 impacts de l'adoption des normes IAS 19 et IFRIC 1. »

28 **Demande(s)**

29 **19.1** Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit ajuster ses revenus requis advenant que la  
30 décision finale dans le dossier R-3768-2011 ne soit pas rendue avant la décision finale  
31 dans le présent dossier.

32 **R19.1**

33 **Selon le calendrier établi dans la décision D-2011-123, la Régie prévoit**  
34 **recevoir la réplique finale de la demanderesse le 6 janvier 2012, après quoi**  
35 **elle prendra le tout en délibéré, ce qui devrait lui permettre de rendre une**  
36 **décision concernant la demande conjointe R-3768-2011 du Transporteur et**

1 du Distributeur avant les décisions qu'elle rendra concernant leurs  
2 demandes tarifaires respectives.

3 Le cas échéant, le Transporteur ajustera ses revenus requis en  
4 conséquence.

5 **19.2** Dans la négative, veuillez justifier.

6 **R19.2**

7 Comme indiqué en référence, la présente demande tient compte des  
8 propositions de la demande conjointe R-3768-2011 du Transporteur et du  
9 Distributeur en présumant leur approbation par la Régie, comme ce fut le  
10 cas lors de la demande R-3706-2009 en relation avec la demande conjointe  
11 R-3703-2009.

12 **Référence(s)** HQT-4 doc 2, page 8, lignes 9 à 14.

13 « **Composantes du compte de frais reportés**

14 Les composantes du compte sont les suivantes :

15 1) Les montants afférents aux mises en service retranchés des revenus  
16 requis d'une année témoin originale sont imputés au compte de frais reportés  
17 hors base sur une base annuelle à compter de cette année témoin originale ;  
18 ces montants afférents sont constitués comme suit : (...)

19 (nous soulignons)

20 **Demande(s)**

21 **20.1** Veuillez définir les cas dans lesquels des montants afférents aux mises en service sont  
22 susceptibles d'être retranchés des revenus requis d'une année témoin originale.

23 **R20.1**

24 Le Transporteur fournit une illustration à cet effet dans sa réponse à la  
25 question 7.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la  
26 pièce HQT-13, Document 1.

27 **20.2** Veuillez identifier des cas où des montants afférents aux mises en service ont  
28 effectivement été retranchés des revenus requis d'une année témoin originale.

29 **R20.2**

30 Le Transporteur réfère l'UC aux extraits suivants :

31 • Page 73 de la décision D-2008-019 de la Régie.

32 « En ce qui concerne les mises en exploitation 2008, la Régie  
33 reconnaît les montants demandés par le Transporteur, à l'exception  
34 d'un montant de 46,9 M\$ pour les projets n'ayant pas fait l'objet  
35 d'autorisations de la Régie au moment de la prise en délibéré. Il s'agit  
36 des projets Intégration d'éoliennes (appel d'offres 990 MW) pour un  
37 montant de 41,9 M\$, et Poste Châteauguay - Réfection pour un  
38 montant de 5,0 M\$. »

1 • **Page 47 de la décision D-2007-08 de la Régie.**  
2 « *En ce qui concerne les mises en exploitation 2006, la Régie*  
3 *reconnaît les montants demandés par le Transporteur à l'exception*  
4 *d'un montant totalisant 19,9 M\$ relatif au projet Intégration*  
5 *d'éoliennes (appel d'offres 990 MW) dont l'autorisation est à venir.*

6 *En ce qui concerne les mises en exploitation 2007, la Régie reconnaît*  
7 *les montants demandés par le Transporteur à l'exception d'un*  
8 *montant de 62,8 M\$ pour les projets n'ayant pas fait l'objet*  
9 *d'autorisations de la Régie. Il s'agit des projets Intégration*  
10 *d'éoliennes (appel d'offres 990 MW) pour un montant de 39,1 M\$,*  
11 *Poste de départ Manic 3 pour un montant de 11,9 M\$ et Poste*  
12 *Hauterive - Modification du poste et de la ligne pour un montant de*  
13 *11,8 M\$. »*

14 • **Page 54 de la décision D-2005-50 de la Régie.**  
15 « *La Régie reconnaît l'ajout à la base de tarification du Transporteur*  
16 *d'un actif de 93,5 M\$ pour le raccordement de la centrale de la*  
17 *Toulnustouc. Puisque le coût complet du projet dans son ensemble*  
18 *ne sera définitivement connu qu'à la fin des travaux, à la suite de sa*  
19 *mise en service, la Régie rejette, jusqu'à leur démonstration*  
20 *conformément à la décision D-2003-68, la demande d'inclusion des*  
21 *coûts de HQE, au montant de 20,2 M\$, à la base de tarification du*  
22 *Transporteur. »*

23 **20.3** Veuillez notamment identifier toute situation autre que la non réalisation ou le report de  
24 projet d'investissements dans laquelle des montants afférents aux mises en service  
25 sont retranchés des revenus requis d'une année témoin originale

26 **R20.3**  
27 **Voir la réponse à la question 20.2.**

28 **Référence(s)** HQT-4 doc 2, page 8, lignes 21 et 27 à 33.

29 « **Modalités de disposition**

30 2) Projets autorisés après le dépôt d'une demande tarifaire subséquente à  
31 l'année témoin originale :

32 Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est  
33 intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la  
34 demande tarifaire subséquente lors de la mise à jour des données afférentes  
35 aux revenus requis demandée par la Régie suite à sa décision préliminaire  
36 concernant cette demande tarifaire subséquente. »  
37 (nous soulignons)

38 **Demande(s)**

39 **21.1** Doit-on comprendre de la proposition du Transporteur que sa mise en application  
40 requiert une décision préliminaire ordonnant une mise à jour des données dans chacun  
41 des dossiers tarifaires annuels ?

1 **R21.1**

2 **Comme indiqué en référence, la décision préliminaire dont il est question**  
3 **est celle que la Régie rend habituellement après l'audience d'une demande**  
4 **tarifaire, laquelle décision tient compte de la mise à jour du coût moyen**  
5 **pondéré du capital que lui a transmis le Transporteur conformément à son**  
6 **guide de dépôt et approuve ou modifie certains éléments du coût du**  
7 **service initialement proposés par le Transporteur. Suite à cette décision**  
8 **préliminaire de la Régie, le Transporteur lui soumet les révisions**  
9 **conséquentes, par exemple de la base de tarification, des revenus requis,**  
10 **des tarifs et du texte des *Tarifs et conditions*, et celle-ci rend par la suite**  
11 **une décision finale autorisant ces éléments si elle les juge satisfaisants.**

12 **Citons à titre d'exemple, la décision D-2011-039 rendue préliminairement à**  
13 **la décision finale D-2011-061 dans le dossier tarifaire 2011 (R-3738-2010).**

14 **Le Transporteur est d'avis qu'il revient à la Régie de déterminer s'il sera**  
15 **nécessaire qu'une décision préliminaire doive traiter spécifiquement de la**  
16 **mise à jour mentionnée en référence à la présente question à chacune des**  
17 **demandes tarifaires du Transporteur. La Régie pourrait juger suffisant**  
18 **qu'une fois les présentes modalités approuvées, cette mise à jour**  
19 **devienne systématique comme cela est le cas en ce qui concerne le coût**  
20 **moyen pondéré du capital.**

21 **21.2** Dans l'affirmative, veuillez démontrer l'avantage de cette pratique pour les clients du  
22 réseau de transport (charge locale et point à point).

23 Veuillez également démontrer les avantages de la proposition sur le plan réglementaire  
24 et identifier les inconvénients que comporte la pratique réglementaire actuelle.

25 **R21.2**

26 **Cette modalité permet d'intégrer à la base de tarification appropriée les**  
27 **ajouts découlant de tous les projets autorisés par la Régie, évitant ainsi un**  
28 **délai et une complexité inutiles dans l'établissement des revenus requis,**  
29 **qui y gagnent donc en qualité pour tous les clients du Transporteur.**

30 **21.3** Dans la négative, veuillez élaborer.

31 **R21.3**

32 **Sans objet.**

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

35 **Référence(s)** (i) HQT-4 doc 4, page 5, lignes 11 à 17

36 (extraits de la décision D-2011-039)

37 «[280] (...) Elle (la Régie) considère que l'inclusion, dans la base de tarification  
38 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs projets d'investissements, ne  
39 favoriserait pas un traitement équitable entre les générations de clients.

1 [281] *La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs*  
2 *stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation.(...)*»

3 (nous soulignons)

4 (ii) HQT-4 doc 4, page 5, lignes 23 à 25 et 29 à 32.

5 « Ainsi, le coût d'acquisition d'un actif destiné à un projet d'investissement est  
6 inscrit comme composante de ce projet lors de sa livraison au chantier (...)»

7 Pour les motifs décrits ci-après, le Transporteur propose la création d'un  
8 compte de frais reportés hors base destiné à l'inscription du rendement relatif  
9 à la période de détention des actifs en entrepôt, suite à leur réception des  
10 manufacturiers, jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers.»

11 (nous soulignons)

## 12 **Demande(s)**

13 **22.1** Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que le Transporteur a modifié ses  
14 pratiques d'achat, les quantités visées, le temps de livraison et d'entreposage, de  
15 même que les caractéristiques (normalisation) d'équipements stratégiques en  
16 particulier tant pour réduire ses coûts que pour assurer une meilleure garantie de  
17 réalisation de travaux importants en temps opportun.

18 Veuillez préciser tout élément additionnel au besoin.

### 19 **R22.1**

20 **Le Transporteur confirme la compréhension de UC.**

21 **22.2** Veuillez réconcilier la proposition du Transporteur avec les orientations privilégiées par  
22 la Régie au paragraphe 281 de sa décision D-2011-039.

### 23 **R22.2**

24 **Voir les réponses aux questions 8.1 et 9.1 à 9.4 de la demande de**  
25 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

26 **Référence(s)** HQT-4 doc 4, page 7, lignes 12 à 15

27 «En regroupant ses demandes d'achat, le Transporteur a pu sécuriser des  
28 plages de production chez les manufacturiers, garantissant ainsi les délais de  
29 livraison du matériel, en plus de négocier des prix avantageux sur ce  
30 matériel.»

## 31 **Demande(s)**

32 **23.1** Veuillez décrire dans quelle mesure et pour quelle proportion de ses achats le  
33 Transporteur est parvenu à obtenir de meilleurs délais de livraison pour ses achats  
34 d'équipements stratégique.

1 **R23.1**

2 **Le Transporteur a signé des ententes-cadres avec des fournisseurs de**  
3 **transformateurs de puissance et inductances shunt. Il s'agit de la plus**  
4 **importante catégorie d'équipements stratégiques, représentant environ**  
5 **23 % des achats totaux de matériel.**

6 **23.2** Veuillez notamment indiquer quelles sont les améliorations obtenues grâce au  
7 regroupement des demandes d'achat en ce qui a trait aux garanties et aux délais de  
8 livraison.

9 **R23.2**

10 **Le regroupement des besoins du Transporteur sur plusieurs années lui a**  
11 **permis de négocier des conditions favorables pour les prix et les délais de**  
12 **livraison garantis. Les garanties qu'il a demandées ont été acceptées par**  
13 **les fournisseurs.**

14 **23.3** Veuillez quantifier les économies réalisées sur le coût moyen de ces équipements  
15 stratégiques, en \$ et en % des coûts moyens historiques.

16 **R23.3**

17 **Les économies de prix sont de l'ordre de 6 % des coûts moyens**  
18 **historiques, ce qui équivaut à 45 M\$ sur 5 ans.**

19 **23.4** Veuillez fournir un estimé de la valeur annuelle des équipements stratégiques pour les  
20 années 2010 à 2016.

21 **R23.4**

22 **La valeur annuelle des équipements stratégiques est de 330 M\$ en 2010 et**  
23 **est estimée comme suit pour les années subséquentes : 408 M\$ en 2011,**  
24 **527 M\$ en 2012, 600 M\$ en 2013, 556 M\$ en 2014, 628 M\$ en 2015 et 640 M\$**  
25 **en 2016.**

26 **Référence(s)** HQT-4 doc 4, page 8, lignes 13 à 15.

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

29 **Demande(s)**

30 **24.1** Veuillez expliquer selon quels critères les 30 % d'achats constitués d'équipements  
31 stratégiques seront distingués des 70 % d'autres achats.

32 **R24.1**

33 **Comme l'illustre la figure 1 à la page 6 de la pièce HQT-4, Document 4,**  
34 **l'expérience du Transporteur lui indique que l'approvisionnement en**  
35 **équipements, comparativement à d'autres types de coûts comme**

1                    **l'ingénierie, les frais financiers, etc., constitue généralement 30 % des**  
2                    **coûts de ses projets.**

3    **24.2** Veuillez indiquer si d'autres mesures d'efficacité ont été déployées pour améliorer les  
4                    pratiques d'achat de l'ensemble des équipements, ou encore du reste des  
5                    équipements autres que stratégiques.

6    **R24.2**  
7                    **La réingénierie de la chaîne d'approvisionnement couvrira tous les**  
8                    **équipements du Transporteur, incluant les équipements autres que**  
9                    **stratégiques.**

10   **Référence(s)** (i) HQT-4 doc 4, page 8 lignes 23 à  
11                    « (...) le Transporteur aura réglé le coût de l'équipement facturé par le  
12                    manufacturier au moment de sa livraison pour entreposage (...)  
13                    À compter de cette date où débute l'entreposage de l'équipement, les règles  
14                    comptables en vigueur pour les fins des états financiers à vocation générale  
15                    (le « traitement comptable statutaire ») ne permettent pas la capitalisation  
16                    des frais financiers que le Transporteur encourt durant la période  
17                    d'entreposage, soit la période qui précède la date de son transfert au  
18                    chantier.»

19                    (nous soulignons)

20                    (ii) HQT-4 doc 4, page 9, lignes 4 à 6.  
21                    « Ainsi, le traitement comptable statutaire ne permet pas de tenir compte  
22                    dans l'établissement des tarifs du rendement attribuable aux équipements  
23                    pendant la période de leur entreposage précédant leur transfert aux  
24                    chantiers.»

25   **Demande(s)**

26   **25.1** Veuillez indiquer si la proposition du Transporteur implique l'adoption d'une pratique  
27                    réglementaire qui dérogerait aux principes comptables généralement reconnus.

28                    Dans l'affirmative, veuillez démontrer la nécessité de déroger à ces principes.

29                    Dans la négative, veuillez expliquer.

30   **R25.1**  
31                    **Tel que mentionné en référence à cette question, les normes comptables**  
32                    **ne permettent pas la capitalisation de frais financiers durant la période**  
33                    **d'entreposage. Voir également les réponses aux questions 9.2 à 9.4 de la**  
34                    **demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13,**  
35                    **Document 1.**

- 1 **Référence(s)** (i) HQT-4 doc 4, page 10, lignes 2 à 8.  
2 «Le processus d'approvisionnement mis en place par le Transporteur  
3 démontre qu'il agit de façon à obtenir en temps opportun et à un coût optimal  
4 les équipements nécessaires à la prestation adéquate de son service de  
5 transport à ses clients. Cette stratégie permet d'agir efficacement dans un  
6 contexte particulièrement limité d'offre-demande, d'éviter une surenchère des  
7 coûts d'acquisition ainsi que les coûts qui seraient engendrés par des  
8 retards de travaux dus à des retards de livraison, sans oublier son incapacité  
9 à assurer la fiabilité de son service aux dates prévues de mises en service de  
10 ses projets (...) »  
11 (nous soulignons)
- 12 (ii) HQT-4 doc 4, page 10, lignes 10 à 12.  
13 « Les risques que représenterait l'absence d'une telle stratégie et des actions  
14 qui en découlent sont trop élevés et le Transporteur ne peut se permettre de  
15 les prendre au détriment de coûts dont il est difficile de mesurer l'ampleur  
16 (...) »  
17 (nous soulignons)

## 18 **Demande(s)**

- 19 **26.1** Veuillez fournir une démonstration de l'affirmation du Transporteur à l'effet que son  
20 processus d'approvisionnement lui permet d'obtenir à un coût optimal les équipements  
21 nécessaires à la prestation de son service de transport.

### 22 **R26.1**

23 **Voir les réponses aux questions 9.2 à 9.4 de la demande de renseignement**  
24 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

- 25 **26.2** Veuillez quantifier les économies réalisées en 2010 et prévues en 2011 et 2012 grâce  
26 au processus d'approvisionnement mis en place.

### 27 **R26.2**

28 **Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignement**  
29 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

- 30 **26.3** Veuillez décrire le contexte «particulièrement limité d'offre-demande» évoqué par le  
31 Transporteur.

32 Veuillez notamment identifier le genre d'inconvénients ou de contraintes que le  
33 Transporteur a pu réduire ou éliminer par la mise en place de son processus  
34 d'approvisionnement.

### 35 **R26.3**

36 **Ce contexte et les autres considérations relatives à la réingénierie de la**  
37 **chaîne d'approvisionnement ont été présentés dans les demandes**  
38 **tarifaires antérieures du Transporteur, aux pièces HQT-3, Document 1 des**



1                    **dossiers R-3706-2009 et R-3738-2010. La Régie en a d'ailleurs reconnu le**  
2                    **bien-fondé dans sa décision D-2011-039.**

3    **26.4** Veuillez identifier des situations (ou contextes) qui ont ou qui auraient pu donner lieu à  
4                    une «surenchère des coûts d'acquisition».

5    **R26.4**  
6                    **Voir la réponse à la question 26.3.**

7    **26.5** Veuillez identifier des situations où le Transporteur a encaissé des coûts liés à des  
8                    retards de travaux résultant de retards de livraison.

9    **R26.5**  
10                   **Voir la réponse à la question 26.3.**

11   **26.6** Veuillez indiquer si le Transporteur s'est déjà retrouvé dans l'incapacité d'assurer la  
12                    fiabilité de son service aux dates prévues suite à des délais de livraison.

13                   Dans l'affirmative, veuillez décrire les conséquences de ces retards sur la planification  
14                    et l'exécution des travaux de même qu'en terme d'augmentation des coûts.

15                   Dans la négative, veuillez justifier et expliquer davantage la nature du risque invoqué.

16   **R26.6**  
17                   **Voir la réponse à la question 26.3.**

18   **Référence(s)** HQT-4 doc 4, page 10, lignes 25 à 28.

19                   « (...) un équipement acquis conformément au processus précité l'est d'abord  
20                    et avant tout en vue d'être incorporé à temps à un projet d'investissement  
21                    dont la mise en service est planifiée pour répondre en premier lieu aux  
22                    besoins de la clientèle de l'année de sa mise en service, (...)

23   **Demande(s)**

24   **27.1** Veuillez élaborer davantage sur la notion de génération de clients pour lesquels des  
25                    équipements sont mis en service en tenant compte :

26                    - de la durée de vie utile de ces équipements;

27                    - de leur temps d'entreposage, possiblement plus long dans le cas des équipements  
28                    jugés stratégiques;

29                    - de la finalité pour laquelle des équipements sont mis en service, selon qu'il s'agit de  
30                    maintien des actifs ou qu'il s'agit de satisfaire la croissance de la demande.

31   **R27.1**  
32                    **Voir les réponses aux questions 8.1 et 9.1 à 9.4 de la demande de**  
33                    **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

1 **Référence(s)** HQT-4 doc 4, page 11, lignes 16 à 21 et 27 à 29.  
2 « (...) en vertu des principes comptables généralement reconnus (les «  
3 PCGR ») actuellement en vigueur ou des normes internationales  
4 d'information financière (les « IFRS ») qui seront appliquées à compter de  
5 2012, une période de détention au cours de laquelle un actif ne subit aucune  
6 transformation ne constitue pas une période de réalisation de cet actif au  
7 cours de laquelle des frais financiers doivent être capitalisés au coût dudit  
8 actif.

9 Le traitement comptable réglementaire de création d'un compte de frais  
10 reportés hors base ici proposé par le Transporteur permet à son avis de lui  
11 éviter de subir une iniquité que le traitement comptable statutaire n'empêche  
12 pas.»

13 (nous soulignons)

14 **Demande(s)**

15 **28.1** Veuillez confirmer que la pratique réglementaire visée par la proposition du  
16 Transporteur constitue une dérogation au principe comptable qui devrait s'appliquer à  
17 compter de 2012 selon les PCGR.

18 Dans la négative, veuillez élaborer.

19 **R28.1**

20 **Voir la réponse à la question 25.1.**

21 **28.2** Veuillez démontrer le préjudice que subirait le Transporteur advenant que sa  
22 proposition ne soit pas retenue par la Régie.

23 **R28.2**

24 **Voir la réponse à la question 9.4 de la demande de renseignements**  
25 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

26 **28.3** Veuillez démontrer que les avantages économiques des gains d'efficacité découlant de  
27 la mise en place du processus d'approvisionnement ont une valeur supérieure aux frais  
28 financiers qui pourraient être capitalisés si la Régie acceptait de déroger aux PCGR.

29 **R28.3**

30 **Tel qu'indiqué à la page 21 de la pièce HQT-3, Document 1 portant sur**  
31 **l'efficacité,**

32 *« Les bénéfices liés à cette pratique gagnante pour 2011 sont*  
33 *les suivants :*

34 *• 9,0 M\$ étant donné la réduction des prix des transformateurs*  
35 *de puissance, et*

36 *• 0,9 M\$ étant donné la réduction des prix des disjoncteurs*  
37 *330 kV et 735 kV. »*

1                    **Ainsi, les gains d'efficacité mesurés sont de l'ordre de 9,9 M\$ en 2011 par**  
2                    **opposition à des coûts totaux anticipés de 5,8 M\$ liés à la mise en place du**  
3                    **compte de frais reportés hors base en ce qui concerne les frais de**  
4                    **financement de l'année 2011 (« millésime de rendement 2011 ») tel**  
5                    **qu'illustré au tableau 1 à la page 13 de la pièce HQT-4, Document 4.**

6                    **ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES**  
7                    **À LA PRESTATION DU SERVICE 2010-2012**

8                    **Référence(s)** (i) HQT-6 doc 1, page 5, lignes 3 à 7  
9                    « Sommairement, les dépenses nécessaires à la prestation du service du  
10                    Transporteur de l'année témoin projetée 2012 sont établies à 1 822,2 M\$.  
11                    Comparées aux dépenses nécessaires à la prestation du service de 1 773,4  
12                    M\$ autorisées pour 2011 suite à la décision D-2011-039 de la Régie, leur  
13                    progression se chiffre à 48,8 M\$. Cette progression est principalement  
14                    attribuable à la hausse de la charge d'amortissement. »

15                    (ii) HQT-6 doc 1, page 7, lignes 11 à 21  
16                    « La charge d'amortissement projetée pour 2012 est de 1 033,9 M\$.  
17                    L'augmentation de 86,6 M\$ par rapport au montant de 947,3 M\$ reconnu à la  
18                    décision D-2011-039 est principalement attribuable :

- 19                    • aux nouvelles mises en service réalisées en 2010 (...) ainsi que celles
- 20                    prévues en 2011 (...) et 2012;
- 21                    • aux retraits d'actifs (10,0 M\$) (...);
- 22                    • à l'amortissement de 21,8 M\$ du nouvel actif réglementaire ATPC /
- 23                    PTPC (...);
- 24                    • à l'amortissement additionnel de 7,5 M\$ (...).

25                    **Demande(s)**

26                    **29.1** Doit-on comprendre que la part de l'augmentation de la charge d'amortissement  
27                    attribuable aux nouvelles mises en service de 2010 et 2011-2012 (prévues) s'élève à  
28                    47,3 M\$ ?

29                    **R29.1**

30                    **L'impact des nouvelles mises en service de 2010 à 2012 sur la charge**  
31                    **d'amortissement est de 47,4 M\$. L'écart résiduel de - 0,1 M\$ s'explique par**  
32                    **l'impact de l'IFRIC 1 Variation des passifs existants au démantèlement, à la**  
33                    **remise en état et similaires.**

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

36                    **29.2** Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que l'augmentation de 86,6 M\$ de  
37                    la charge d'amortissement n'est pas reliée à l'entrée en vigueur des IFRS.

38                    **R29.2**

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

1 **Référence(s)** (i) HQT-6 doc 1, page 8, lignes 4 à 10.  
2 « les frais corporatifs sont des frais engagés par les unités corporatives dans  
3 le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités en  
4 particulier mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble. Il n'existe  
5 pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et leur  
6 répartition aux unités. Conséquemment, le Transporteur ne peut exercer de  
7 contrôle sur ceux-ci. Cependant, les unités corporatives participent comme  
8 les autres unités aux efforts d'optimisation des coûts de l'entreprise. »

9 (nous soulignons)

10 (ii) HQT-6 doc 1, page 11, lignes 1 à 5.  
11 « La prévision des frais corporatifs de l'année de base 2011 s'élève à 120,9  
12 M\$, soit 12,9 M\$ de moins que le montant présenté pour l'année témoin  
13 2011. Cette baisse a été rendue possible grâce à un contrôle serré des  
14 dépenses et à l'efficacité accrue des processus qui ont généré des  
15 économies de près de 10 M\$ et par une diminution de l'ordre de 3 M\$ du coût  
16 de retraite prévu pour 2011. »

17 **Demande(s)**

18 **30.1** Veuillez réconcilier les affirmations faites aux références (i) et (ii).

19 **R30.1**

20 **La diminution prévue des frais corporatifs pour l'année de base 2011 par**  
21 **rapport à l'année témoin est une conséquence du contrôle serré des**  
22 **dépenses et à l'efficacité accrue des processus des unités corporatives.**  
23 **Le Transporteur ne peut exercer de contrôle sur ceux-ci.**

24 **30.2** Veuillez indiquer si le Transporteur a contribué par ses pratiques à la baisse de  
25 12,9 M\$ des frais corporatifs de 2011 (par rapport au montant présenté pour l'année  
26 témoin) ou si la provenance de ces gains d'efficacité est hors de son contrôle.

27 **R30.2**

28 **Ces gains d'efficacité sont hors du contrôle du Transporteur. Cependant,**  
29 **les unités corporatives participent comme les autres unités aux efforts**  
30 **d'optimisation des coûts de l'entreprise.**

31 **Référence(s)** HQT-6 doc 1, page 10, Tableau A1-1

32 **Demande(s)**

33 **31.1** Veuillez justifier les augmentations des postes budgétaires Affaires corporatives et  
34 secrétariat général (de 62,5 à 78,1 M\$ ) de même que Finances (de 23,1 à 30,5 M\$)  
35 survenues entre 2010 et 2012.

36 **R31.1**

37 **La prévision des frais corporatifs est réalisée sur la base des informations**  
38 **disponibles au moment de la préparation du dossier tarifaire. Ensuite, en**  
39 **cours d'année, un contrôle serré des dépenses, l'efficacité accrue des**



1  
2

**Tableau R32.1  
Effet sur la base de tarification (M\$)**

Composantes	Exercices terminés le 31 décembre		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2010	2011	2012
Solde au début	-	(178,7)	(235,5)
Mises en service ne générant pas de revenus additionnels <sup>1</sup>	764,6	880,5	847,7
Amortissement <sup>2</sup>	(943,3)	(937,3)	(1 023,9)
<b>Effet sur la base de tarification</b>	<b>(178,7)</b>	<b>(235,5)</b>	<b>(411,7)</b>

<sup>1</sup> Voir la pièce HQT-9, Document 1, p.24, tableau 10.

<sup>2</sup> Voir la pièce HQT-7, Document 1, p.4, tableau 2 à 4.

3

4 **32.2** Veuillez également qualifier la croissance de la base de tarification de 2010 à 2012,  
5 illustrée aux tableaux 2, 3 et 4, en tenant compte de la croissance des besoins de  
6 transport sur cette même période.

7 **R32.2**

8 **Voir la réponse à la question 32.1.**

9 **32.3** Veuillez notamment distinguer dans vos réponses la proportion des nouvelles  
10 immobilisations mises en service (2010-2012) attribuable au maintien du réseau de  
11 celle attribuable à la croissance de la demande.

12 **R32.3**

13 **Voir la réponse à la question 32.1.**

14 **Référence(s)** HQT-7 doc 1, page 8, Tableau 7.

15 **Demande(s)**

16 **33.1** Veuillez expliquer et justifier l'écart de 3,8 % entre le montant réel des actifs incorporels  
17 de l'année 2011 et le montant autorisé par la Régie pour cette même année.

18 **R33.1**

19 **Comme l'indique le tableau cité en référence, les servitudes expliquent**  
20 **principalement cet écart entre le montant autorisé pour 2011 fondé sur des**  
21 **projections à 100 % et l'année de base 2011 fondée sur quatre mois réels**  
22 **et huit mois projetés. Lors de la projection à 100 % des actifs incorporels**  
23 **dans leur ensemble, le Transporteur estime de façon globale l'évolution**  
24 **des servitudes. Un an plus tard, le Transporteur améliore cette estimation**  
25 **en considérant les mises en exploitation réalisées pendant l'année**  
26 **historique 2010 et celles des quatre mois réels de l'année de base.**

1 **Référence(s)** HQT-7 doc 1, page 9, lignes 11 à 13  
2 «L'augmentation du PTPC résulte de la constatation progressive de  
3 l'obligation de la Société à l'égard des avantages sociaux futurs autres que la  
4 retraite et du coût de financement de cette obligation.»  
5 (nous soulignons)

6 **Demande(s)**

7 **34.1** Veuillez expliquer comment le Transporteur (ou Hydro-Québec le cas échéant) peut  
8 «constater progressivement» le coût de financement de ses obligations à l'égard des  
9 avantages sociaux futurs autres que la retraite.

10 **R34.1**

11 **Le Transporteur constate annuellement le coût de financement de**  
12 **l'obligation relative aux avantages autres que la retraite. Étant donné que**  
13 **l'obligation augmente au fur et à mesure que les employés cumulent des**  
14 **années de service, le coût de financement augmente proportionnellement.**

15 **34.2** Veuillez notamment identifier tous les facteurs qui pourraient affecter la prévisibilité de  
16 ces obligations et le calcul de leur valeur.

17 **R34.2**

18 **Le principal facteur pouvant affecter la prévisibilité de l'obligation de ces**  
19 **régimes est le taux d'actualisation. Conformément aux exigences de la**  
20 **norme comptable IAS 19, le taux à utiliser pour actualiser les obligations**  
21 **découlant des avantages sociaux futurs est basé sur le taux moyen de la**  
22 **courbe des taux d'intérêt à la date d'évaluation pour des obligations**  
23 **corporatives de qualité AA/AAA.**

24 **Référence(s)** HQT-7 doc 1, page 10 lignes 2 à 4  
25 « (...) les soldes ATPC/PTPC au 31 décembre 2011 constituent à compter du  
26 1<sup>er</sup> janvier 2012 un actif réglementaire, amorti sur la durée résiduelle  
27 moyenne d'activité des salariés, soit 12 ans.»  
28 (nous soulignons)

29 **Demande(s)**

30 **35.1** Veuillez indiquer la (les) raison(s) pour laquelle (lesquelles) les soldes ATPC/PTPC  
31 sont amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés.

32 Si cette pratique relève d'un principe comptable, veuillez l'identifier.

33 **R35.1**

34 **La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés correspond à la durée**  
35 **pendant laquelle les salariés, en moyenne, vont rendre des services à**  
36 **l'entreprise et ce, jusqu'à la date d'admissibilité à leur retraite ou aux**  
37 **avantages postérieurs à l'emploi. C'est donc la base la plus logique pour**  
38 **répartir un coût relatif aux employés puisqu'elle correspond à la période**

1 pendant laquelle ceux-ci vont rendre des services dont bénéficiera la  
2 clientèle.

3 **La norme 3461 « Avantages sociaux futurs » et l'IAS 19 « Avantages du**  
4 **personnel » privilégient cette période pour amortir les gains et pertes**  
5 **actuariels lorsqu'ils excèdent « le corridor ».**

6 **35.2** Veuillez indiquer comment la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés a été  
7 établie.

8 **R35.2**

9 **La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés est établie par les**  
10 **actuaire indépendants, qui tiennent compte des données des participants**  
11 **au régime de retraite.**

12 **35.3** Veuillez indiquer comment le Transporteur proposera de revoir la période  
13 d'amortissement des soldes des ATPC/PTPC advenant un changement de la durée de  
14 vie résiduelle moyenne d'activité des salariés.

15 **R35.3**

16 **Le Transporteur ne prévoit pas revoir la période d'amortissement des**  
17 **soldes des ATPC/PTPC advenant un changement de la durée de vie**  
18 **résiduelle moyenne d'activité des salariés. En effet, les changements**  
19 **ultérieurs dans les données des participants ne sont pas pertinents au**  
20 **1<sup>er</sup> janvier 2012, date à laquelle le Transporteur propose d'amortir les**  
21 **soldes des ATPC/PTPC.**

22 **Référence(s)** (i) HQT-7 doc 1, page 13, lignes 11 à 13  
23 « le Transporteur a réalisé pour l'année historique 2010 des mises en  
24 exploitation de 1 152,6 M\$, soit une somme moindre de 97,2 M\$ à la  
25 projection de 1 249,8 M\$ de l'année de base de la demande R-3738-2010. »

26 (ii) HQT-7 doc 1, page 13, lignes 17 à 20 et page 14, ligne 1 et ligne 4  
27 «au paragraphe 320 de sa décision D-2010-032, la Régie de l'énergie a  
28 demandé au Transporteur de déposer, dans ses prochains dossiers tarifaires,  
29 un tableau présentant l'analyse des écarts entre les mises en service  
30 projetées autorisées et les mises en service réelles de même que leurs  
31 impacts sur les bases de tarification et leur rendement.

32 Le tableau 16 présente cette analyse sur l'horizon 2008 à 2011 (...)»

33 **Demande(s)**

34 **36.1** Veuillez présenter également les écarts entre les mises en service projetées autorisées  
35 et les mises en service réelles pour les années 2005, 2006 et 2007.



1 **R36.1**

2 Ces écarts ont été présentés à la Régie à la pièce HQT-15, Document 3.8,  
3 page 4, de le dossier R-3706-2009.

4 **36.2** Veuillez compléter le Tableau 16 en présentant les impacts tarifaires de ces écarts,  
5 combinés à ceux des années 2008 à 2011, sur les bases de tarification et leur  
6 rendement.

7 **R36.2**

8 Le Transporteur estime l'impact tarifaire de façon prospective, soit pour  
9 les prochaines années. Ainsi, la pièce HQT-9, Document 1, tableau 13,  
10 présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de  
11 10 ans selon l'approche retenue dans les dossiers antérieurs. Par  
12 conséquent, le Transporteur ne peut confectionner de tableau pour une  
13 période autre qu'à compter de l'année témoin projetée, selon des bases de  
14 référence, une méthode ou des paramètres différents qui ne  
15 correspondent pas à ceux présentés en preuve.

16 De plus, les implications de la demande de l'intervenant sont plus larges  
17 que ce que le libellé suggère, soit de compléter un tableau en présentant  
18 des impacts tarifaires de la manière spécifiée. En effet, cette demande vise  
19 les années 2008 à 2011 pour lesquelles la Régie a déjà fixé les tarifs de  
20 transport selon la méthode autorisée à cet égard. Dans ce cadre  
21 contraignant, le Transporteur considère, avec respect pour l'avis contraire,  
22 qu'il n'y a pas lieu d'évaluer les tarifs de nouveau au moyen d'une  
23 estimation de l'impact tarifaire en ciblant la base de tarification.

24 **PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

25 **Référence(s)** (i) HQT-9 doc 1, page 24, Tableau 11  
26 Prévision des besoins de transport 2012-2021  
27 (ii) HQT-9 doc 1, page 26, Tableau 13  
28 Impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2021

29 **Demande(s)**

30 **37.1** Veuillez réconcilier les données des Tableaux 11 et 13 des références (i) et (ii) avec les  
31 données relatives à la croissance des investissements prévus telle que décrites à la  
32 pièce HQT-3 doc 1, page 8, lignes 6 à 10 notamment.

33 **R37.1**

34 L'impact tarifaire présenté au tableau 13 de la pièce HQT-9, Document 1,  
35 est calculé selon les mises en services et les besoins de transport  
36 présentés aux tableaux 10 et 11 de la pièce HQT-9, Document 1. Les mises  
37 en service présentées au tableau 10 découlent des investissements  
38 présentés au tableau 9 de la pièce HQT-9, Document 1, qui eux-mêmes  
39 correspondent à la figure 1 de la pièce HQT-3, Document 1.

1 **37.2** À défaut de connaître les demandes des clients pour des services de transport  
2 additionnels à compter de 2016, veuillez refaire le Tableau 11 en projetant le taux  
3 annuel moyen de croissance des besoins des années 2011 à 2016 pour établir les  
4 besoins de transport des années 2017 et suivantes.

5 **R37.2**

6 **La prévision des besoins de transport de la charge locale indiquée au**  
7 **tableau 11 de la pièce HQT-9, Document 1 est fournie au Transporteur par**  
8 **le Distributeur. En ce qui concerne la prévision des besoins de transport**  
9 **de point à point, voir la réponse à la question 8.1 de la demande de**  
10 **renseignements numéro 1 d'EBM à la pièce HQT-13, Document 5.**

11 **Le tableau 11 de la pièce HQT-9, Document 1, rencontre les exigences**  
12 **prescrites par la Régie. Par ailleurs, le Transporteur est d'avis qu'il ne lui**  
13 **revient pas de réaliser des exercices selon des méthodes ou paramètres**  
14 **qu'il n'a pas proposés en preuve.**

15 **Malgré ce qui précède, le Transporteur précise par courtoisie que les**  
16 **besoins de transport de point à point à long terme n'ont généralement pas**  
17 **eu tendance à s'accroître selon un taux annuel moyen au cours des**  
18 **dernières années. Aussi, le Transporteur ne croit pas qu'une simulation**  
19 **selon les hypothèses évoquées dans la question puisse représenter dès à**  
20 **présent les demandes de réservations futures, pour une période**  
21 **relativement éloignée qui commence dans plus de cinq ans.**