

Argumentation du Transporteur

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Contexte	5
3	Efficienc e et performance	6
3.1	Efficienc e (HQT-3, Document 1).....	6
3.2	Indicateurs de performance et objectifs corporatifs (HQT-3, Document 2)	11
4	Méthodes comptables	15
4.1	Modalités de disposition du compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés (HQT-4, Document 2)	15
4.2	Modalités de disposition du compte d'écarts du coût de retraite (HQT-4, Document 3)	16
4.3	Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement (HQT-4, Document 4)	17
5	Revenus requis (HQT-5, Document 1).....	24
6	Dépenses nécessaires à la prestation du service	25
6.1	Charges nettes d'exploitation (HQT-6, Document 2).....	25
6.2	Autres charges (HQT-6, Document 3)	32
7	Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1)	32
8	Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1)	34
9	Commercialisation.....	36
9.1	Commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1)	36
9.2	Besoins et revenus des services de transport (HQT-10, Document 2)	36
10	Répartition du coût du service (HQT-11, Documents 1 et 2).....	40
11	Tarification des services de transport (HQT-12, Documents 1, 1.1 et 3).....	41
12	Conclusion	42

1 Introduction

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de modifier ses tarifs à compter du 1^{er} janvier 2012 de façon à ce que ceux-ci génèrent les revenus requis à la prestation de ses services et permettent l'atteinte d'un rendement raisonnable sur sa base de tarification.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « LRÉ »), le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (Chapitre 1) ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie (pièce HQT-1, Document 3).

L'argumentation du Transporteur se concentre sur les principaux sujets à débattre, tels que déterminés par la Régie dans ses décisions procédurales D-2011-113 et D-2011-150 et la preuve à cet égard.

2 Contexte

La demande tarifaire 2012 du Transporteur s'inscrit dans un contexte exigeant et ambitieux.

En effet, tout en garantissant la disponibilité du réseau et la qualité de son service, le Transporteur compose actuellement avec une nette progression des investissements prévus en croissance alors que des travaux d'envergure doivent également être réalisés pour assurer la pérennité de son réseau déjà fortement sollicité. Ainsi, au cours de la période 2010 à 2012, les nouvelles mises en service associées aux projets d'investissement du Transporteur sont évaluées à plus de 4 G\$. Pour l'année 2012, ces mises en service sont évaluées à 1,4 G\$, dont 563 M\$ en lien avec la croissance des besoins de la clientèle et 848 M\$ en lien avec les autres catégories d'investissements, principalement pour assurer la pérennité de son réseau.

La réalisation de ces investissements, conjuguée à l'adaptation à de nouvelles réalités au plan réglementaire de même qu'à la poursuite d'interventions contribuant à la mise en œuvre de la politique énergétique québécoise, dont certaines posent d'importants défis techniques, maintient une pression significative sur les activités du Transporteur. Le Transporteur s'assure de plus de maintenir un service qui répond à ses obligations de qualité, de fiabilité et de disponibilité de service pour ses clients, tel qu'en témoigne la réalisation d'un indice de continuité – transport (l'« IC – Transport ») ayant atteint l'idéal en 2010. À cet égard, il importe de souligner que depuis 2001, on observe une nette amélioration de cet indice. Le résultat de 0,32 heure/client en 2010 est nettement inférieur à la moyenne des années 2001 à 2009 qui se situe à 0,56 heure/client. L'atteinte de ce résultat est attribuable à de meilleures conditions climatiques en 2010 de même qu'à une gestion optimale des travaux programmés. De plus, alors qu'une pointe historique pour la charge locale était atteinte en 2011, le Transporteur a maintenu la fiabilité du réseau à un

niveau élevé, conformément aux normes et critères de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC ») et du Northeast Power Coordinating Council (le « NPCC »).

Le rythme soutenu d'activités se poursuit alors que le Transporteur met l'accent sur le développement et le maintien d'importants chantiers d'efficience, dosant selon les besoins pratiques de gestion novatrices et performantes, technologie de pointe et mesures d'optimisation de la force de travail. C'est ainsi que lors du dépôt de la présente demande, le 1^{er} août 2011, le Transporteur demandait à la Régie d'autoriser une hausse des revenus requis de 71,2 M\$ par rapport à ceux qu'elle avait autorisés pour 2011, les portant à 3 080,6 M\$ pour l'année 2012, malgré d'importants investissements. Ces revenus requis proposés ont par la suite été réduits de 59 M\$ et ainsi révisés à un montant de 3 021,6 M\$ suite à la mise à jour le 12 décembre 2011 du coût moyen pondéré du capital en fonction du *Consensus Forecasts* de novembre 2011.

Cette hausse, en partie attribuable aux modifications découlant du passage aux normes internationales d'information financière (« IFRS ») se voit modérée par certains facteurs, dont notamment une baisse appréciable des charges nettes d'exploitation (« CNE ») par rapport à l'année 2011. Les CNE de 2012 (694,8 M\$) diminuent en effet de 17,2 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année tarifaire 2011. Au plan des investissements, la stratégie de pérennité du Transporteur, axée sur une gestion serrée et dynamique du risque, permet pour sa part de lisser sur plusieurs années les flux d'investissements et les mises en exploitation nécessaires pour assurer la fiabilité du réseau, alors que d'importants travaux sont requis pour assurer le maintien d'un réseau vieillissant.

La section 3 qui suit discute plus amplement des efforts d'efficience du Transporteur, permettant de contenir la progression des revenus requis, tandis que les sections suivantes traitent plus en détail de ces derniers et des tarifs qui en résultent.

3 Efficience et performance

3.1 Efficience (HQT-3, Document 1)

La démarche d'efficience du Transporteur comprend deux axes d'intervention.

1^{er} axe : Optimisation des investissements

Sommaire

Les investissements constituent un pôle majeur d'intervention en efficience, particulièrement dans le contexte actuel dans lequel le Transporteur exerce ses activités. En effet, les besoins accrus d'investissements dans le réseau engendrent une pression additionnelle sur la charge de travail et les coûts.

Le Transporteur a fait état des principales pratiques gagnantes qu'il a implantées au fil des ans et qui lui ont permis d'absorber cette importante charge de travail additionnelle. Ces pratiques se regroupent sous trois dimensions d'efficacité, notamment en lien avec la gestion de la pérennité de ses actifs, soit :

- **Choix judicieux des investissements :**
 - Stratégie de gestion de la pérennité des actifs ;
 - Planification intégrée des investissements ;
 - Télémaintenance.
- **Sécurisation des ressources requises :**
 - Gestion des investissements par portefeuille ;
 - Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement ;
 - Nombreuses initiatives misant sur la flexibilité pour assurer le renouvellement de la main-d'œuvre dans un contexte de nombreux départs à la retraite.
- **Saine gestion des projets d'investissements :**
 - Gestion intégrée des projets d'investissements ;
 - Ajustements organisationnels afin de bien encadrer l'accroissement des activités du Transporteur en investissements et en maintenance de ses installations.

Quant à la mesure de sa performance découlant de la mise en place de ces pratiques, le Transporteur est d'avis que l'utilisation d'un indicateur global combinant performance, fiabilité et coûts se révèle une mesure globale d'efficacité appropriée.

Sur la base d'une telle mesure, la performance du Transporteur s'est avérée généralement meilleure que celles des entreprises de services publics d'électricité auxquelles il est comparé au cours de la période 2005 à 2009, tel qu'il appert de la figure 2 de la pièce HQT-3, Document 1.

Compte tenu de l'expérience vécue jusqu'ici en termes d'indicateurs de la performance du Transporteur au cours des dossiers tarifaires qu'il a déposés à la Régie et de la satisfaction générale qu'elle a exprimée à leur égard, le Transporteur est ainsi favorable à une évaluation d'ensemble de sa performance par la Régie, qui pourrait être accompagnée de suivis ciblés sur les résultats liés à chacune des trois dimensions précitées, tels que proposés à la pièce HQT-3, Document 1, Section 2.4, page 16.

Cette approche d'appréciation plus globale de l'efficacité du Transporteur est plus adaptée aux pratiques qui sont désormais intégrées à ses façons de faire.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Le Transporteur note que l'UMQ soutient sa proposition d'utilisation d'un indicateur global aux fins de l'évaluation de sa performance à l'égard de cet axe d'efficacité, sous réserve du maintien du suivi spécifique des gains d'efficacité par chantier, alors que la plupart des autres intervenants ne semblent pas à l'aise avec son application.

D'autres intervenants, soit l'ACEFO, l'ACEFQ, la FCEI et l'UC, recommandent également le maintien du suivi spécifique des gains d'efficacité aux investissements par chantier.

À cet égard, le Transporteur rappelle les contraintes et limites auxquelles il doit faire face, telles qu'exposées à la Régie en réponse aux questions 1.2, 4.1 et 4.4 de sa demande de renseignements numéro 1, qui se résument comme suit :

- La mesure des gains par projet, sur une base annuelle, représente un exercice complexe, notamment du fait qu'il est difficile de compiler les gains associés à chacun de ces projets sans en faire un double comptage. En dépit de ces limites, le Transporteur poursuivra à l'interne ses suivis en lien avec les pratiques gagnantes toujours en cours au niveau des investissements, dont la Télémaintenance et la Réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement, en vue d'assurer que ces projets continueront de procurer des gains d'efficacité additionnels dans le futur ;
- Le Transporteur a constaté que certaines pratiques dont les résultats ont été concluants (par exemple, la planification intégrée des interventions en pérennité et en croissance) font maintenant partie intégrante de ses façons de faire en matière de planification. Les méthodes de calcul des gains d'efficacité deviennent particulièrement difficiles à mettre en œuvre dans ce nouveau contexte et celles-ci ne procurent pas une vue globale des efforts d'optimisation du Transporteur au niveau des coûts associés à ses investissements, d'autant plus qu'il a implanté au fil des ans d'autres pratiques gagnantes en vue d'optimiser les investissements et que ces pratiques procurent également des gains d'efficacité difficiles à isoler par projet.

À l'appui de sa proposition d'utilisation d'un indicateur global aux fins de l'évaluation de sa performance à l'égard de cet axe d'efficacité, outre les contraintes et limites précitées, le Transporteur rappelle les avantages d'une telle approche, qu'il a présentés à la Régie en réponse aux questions 1.2, 1.4.1 et 4.1 de sa demande de renseignements numéro 1 et qui se résument comme suit :

- La méthode de suivi proposée par le Transporteur permettra à la Régie de mieux apprécier sa performance quant à l'efficacité des pratiques mises en place aux fins de la réalisation de ses projets d'investissement ;
- Les tendances des dernières années en termes de balisage canadien démontrent une volonté de trouver des indicateurs globaux pour évaluer la performance des

entreprises de services publics d'électricité. Ainsi, plusieurs autres entreprises canadiennes de services publics d'électricité retiennent aussi une mesure globale pour évaluer la performance d'un transporteur, afin d'assurer une mesure comparable et équilibrée de la performance entre transporteurs ;

- En complément à sa proposition relative au suivi d'un indicateur global pour apprécier sa performance en lien avec cet axe d'efficacité, le Transporteur ajoute que la Régie pourrait, comme elle le fait d'ailleurs déjà, suivre son efficacité dans le cadre de ses demandes d'autorisation de projets d'investissements et ses rapports annuels à la Régie.

2^e axe : Optimisation des charges nettes d'exploitation

Sommaire

En ce qui a trait aux CNE, le Transporteur entend continuer de livrer des résultats surpassant les cibles annuelles d'efficacité de 1 % déjà intégrées à l'approche d'évaluation globale de type paramétrique dans la structure de coûts associée à ses demandes tarifaires depuis 2008.

Trois domaines sont visés par l'optimisation des CNE :

- la maintenance ;
- l'exploitation ;
- les activités de soutien et autres mesures de gestion.

Ainsi, pour les années 2010 et 2011, les mesures d'efficacité du Transporteur ont permis de réaliser une efficacité additionnelle de 14,5 M\$ par rapport aux cibles annuelles fixées, avec récurrence.

Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications significatives de sa structure de coûts et considère donc justifié de reconduire l'objectif global annuel de gains d'efficacité de 1 % de ses CNE sous son contrôle de gestion. Il prévoit ainsi réaliser des gains d'efficacité de l'ordre de 6,6 M\$.

Les gains d'efficacité cumulatifs prévus aux charges sont de l'ordre de 123 M\$ à l'horizon 2012, en tenant compte de la récurrence des mesures réalisées depuis 2008.

Positions d'intervenants, questionnement de la Régie et commentaires du Transporteur

L'ACEFO et l'ACEFQ émettent l'opinion que la cible d'efficacité de 1 % est trop basse alors que l'UMQ constate que les gains sont supérieurs à cette cible pour les années 2010 et 2011, déclarant que l'objectif corporatif sur le contrôle des charges d'exploitation n'est pas assez ambitieux en 2011 et que la cible devrait être revue à la hausse pour 2012. Par ailleurs, la Régie a demandé au Transporteur d'expliquer pourquoi son approche est préférable à un ajustement de l'objectif d'efficacité de manière à refléter la réalisation de gains d'efficacité additionnels dans le cadre de l'approche paramétrique.

Le Transporteur rappelle les informations qu'il a fournies à la Régie en réponse à la question 3.2 de sa demande de renseignements numéro 1, qui se résument comme suit :

- Dans sa décision D-2009-015 (pages 39 et 40), la Régie a approuvé une approche globale de type paramétrique, dont le paramètre d'efficience a été fixé à 1 % de gains d'efficience nets récurrents sur les CNE. Cet effort doit être apprécié en relation avec les deux premiers paramètres de la formule, soit l'inflation et le niveau d'activité ;
- L'objectif premier de cette approche est de renseigner la Régie sur l'évolution des CNE en relation avec l'inflation et le niveau d'activité du Transporteur. Si les CNE croissent à un rythme égal ou inférieur à l'inflation, après prise en compte du niveau d'activité du Transporteur, il sera permis d'en déduire qu'elles n'exercent pas de pression structurelle à la hausse sur les coûts unitaires de transport et donc sur les tarifs, dans une perspective à court et moyen termes ;
- Dans ses décisions D-2010-032 (paragraphe 57) et D-2011-039 (paragraphe 55), la Régie a réitéré le maintien de l'objectif global de gains d'efficience à 1 % sur les CNE sous le contrôle de gestion du Transporteur. Le contexte dans lequel ce dernier évolue en 2012 est similaire à celui observé au cours des dernières années. En effet, aucun changement significatif n'a été observé dans la structure de coûts du Transporteur au cours de la période 2010 à 2012 ;
- L'optimisation des activités du Transporteur liées à la réalisation de ses investissements demeure l'axe central des mesures d'efficience privilégiées tout en déployant d'importants efforts d'optimisation de ses charges d'exploitation. Ces efforts sont d'autant plus ambitieux lorsque pris en compte le contexte dans lequel évolue le Transporteur, lequel est caractérisé notamment par la croissance de son réseau ;
- Le niveau d'efficience que le Transporteur pense pouvoir livrer ne doit pas se faire au détriment de la qualité, de la fiabilité du service ou de la satisfaction de sa clientèle. Un juste équilibre doit ainsi prévaloir afin de ne pas compromettre cet objectif.

Le maintien de l'objectif d'efficience à son niveau actuel de 1 % permet d'assurer cet équilibre tout en offrant au Transporteur la possibilité de faire encore mieux sans pour autant compromettre la fiabilité de son service.

3.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs (HQT-3, Document 2)

Outre les résultats de l'ensemble des indicateurs présentés en annexe de la pièce HQT-3, Document 2, le Transporteur a présenté les résultats et l'analyse des indicateurs retenus par la Régie dans sa décision D-2011-039 (paragraphe 81).

Indicateurs de fiabilité

Sommaire

Le Transporteur a présenté des informations sur les indicateurs de fiabilité suivants :

- Nombre de pannes et interruptions planifiées
- Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées
- IC – Transport

Position d'un intervenant et commentaires du Transporteur

L'UMQ fait état des bons résultats affichés par le Transporteur au chapitre de l'IC - Transport, en recommandant toutefois d'identifier séparément les événements climatiques extrêmes et les autres.

Le Transporteur rappelle à cet égard qu'il ventile ses résultats en lien avec cet indicateur selon les principales causes d'interruption, dont les facteurs climatiques, et ce, à partir de 2003. Par ailleurs, il fournit, le cas échéant, les informations pertinentes à tout événement de nature exceptionnelle, par exemple les interruptions dues aux conditions de givre, qui ont affecté particulièrement les clients de la région de la Gaspésie en décembre 2009, comme cité à la pièce HQT-3, Document 2, section 1.2.3, page 9.

Indicateurs de coûts

Sommaire

Le Transporteur a fourni les résultats et une analyse de l'évolution des indicateurs suivants :

- CNE en fonction de la capacité du réseau en MW ;
- Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW ;
- Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW ;
- Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif, respectivement pour les lignes et les postes.

En ce qui concerne les deux premiers indicateurs, le Transporteur a présenté les résultats obtenus en les comparant à ces mêmes résultats indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC). Ces résultats témoignent de sa performance et démontrent son efficacité à maintenir ces coûts en deçà de la croissance de l'IPC.

L'indicateur Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif, respectivement pour les lignes et les postes, a quant à lui été proposé par le Transporteur dans sa demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010) comme permettant de représenter le plus adéquatement les coûts liés aux nouveaux investissements. Dans sa décision D-2011-039 (paragraphe 60), la Régie a d'ailleurs accueilli favorablement cette proposition. Outre l'analyse des résultats du Transporteur en lien avec cet indicateur, la Régie peut ainsi comparer ces résultats à la moyenne des résultats des entreprises participant au balisage.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

L'ACEFO soutient à la page 15 de son mémoire, à partir de l'analyse des indicateurs de coûts, que le Transporteur est « *en perte totale de rendement d'échelle dans ses activités de transport d'électricité [...]* » (re : rendements croissants des monopoles naturels déjà évoqués précédemment dans les preuves qu'il a présentées aux dossiers R-3738-2010 et R-3706-2009).

L'ACEFQ affirme, quant à lui, que les résultats du Transporteur entre 2001 et 2012 auraient différé passablement si les charges totales avaient été ajustées pour enlever l'effet de facteurs hors de son contrôle, par exemple, la baisse des taux d'intérêt ou les changements organisationnels chez le *Distributeur* (sic).

L'UMQ, pour sa part, fait état des bons résultats affichés par le Transporteur au chapitre des indicateurs portant sur l'évolution des coûts en fonction de la capacité du réseau en MW.

Le Transporteur rappelle que la Régie a appuyé l'approche qu'il a privilégiée pour la présentation et l'analyse de sa performance, en lien avec les indicateurs visés, aux paragraphes 79 et 80 de sa décision D-2011-039 :

« La Régie considère que l'analyse des neuf indicateurs de performance présentée par le Transporteur permet de faire ressortir les principaux facteurs ayant pu affecter la performance du Transporteur. Elle juge donc cette analyse satisfaisante.

Les informations fournies relativement à la fiabilité du réseau sont suffisantes et expliquent les variations observées. Quant à l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'inflation, la Régie rappelle, tel que précisé dans la décision D-2010-032, que l'exercice visant à comparer l'évolution des données réelles aux indicateurs indexés sur l'indice des prix à la consommation (IPC) annuel permet de définir une base de référence acceptable et simple d'application. »

Le Transporteur réitère par ailleurs que les résultats présentés témoignent de sa performance et que, plus particulièrement en ce qui a trait aux deux premiers indicateurs, les résultats démontrent son efficacité à maintenir ces coûts en fonction de la capacité du réseau en deçà de la croissance de l'IPC et ce, durant toute la période de 2001 à 2012, comme indiqué à la pièce HQT-3, Document 2, pages 9 à 11.

Indicateurs environnementaux

Sommaire

Dans le présent dossier, le Transporteur a donné suite à la décision D-2011-039 (paragraphe 70), et a proposé, à la pièce HQT-3, Document 2, section 1.4, le suivi de trois nouveaux indicateurs de la performance environnementale (IPE), énoncés notamment au tableau 10 de cette pièce, pour remplacer les indicateurs environnementaux retenus dans les décisions D-2005-50 et D-2008-019.

Conformément à la décision procédurale D-2011-113, le Transporteur a tenu, le 7 octobre 2011, une séance de travail ayant réuni le personnel de la Régie et des représentants des intervenants AQCIE-CIFQ, GRAME, RNCREQ, SÉ-AQLPA, UC et UMQ. À cette occasion, les indicateurs proposés par les intervenants GRAME et SÉ-AQLPA dans le dossier R-3738-2010 ont entre autres été examinés (pièce HQT-3, Document 2.1, Annexe 2, notamment aux pages 35 et suivantes).

Le 23 décembre 2011, le Transporteur a rappelé dans sa réplique aux intervenants (pièce HQT-3, Document 2.3, pages 3 et 4) les principales étapes qui ont donné suite à cette séance. Parmi celles-ci, il importe de signaler le dépôt de sa contre-proposition, le 25 novembre 2011, relative à l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels (pièce HQT-3, Document 2.2 et Annexes 1 et 2), ainsi que la réception des commentaires d'intervenants. Ces commentaires sont intégrés à l'Annexe 2 de cette dernière pièce.

La contre-proposition du Transporteur, formulée pour parvenir à une entente, donne suite aux ajustements souhaités par certains participants à la séance de travail (AQCIE-CIFQ, GRAME et UC) quant à l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels. Tenant compte de celle-ci, les IPE proposés par le Transporteur sont maintenant les suivants :

- l'IPE lié à la maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport, soit la *superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et superficie totale des emprises à entretenir* ;
- l'IPE lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM), soit *les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM* ;
- l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels, soit *le nombre de déversements de moins de 100 litres dans l'environnement, le nombre de déversements entre 100 litres et 4 000 litres dans l'environnement, le nombre de déversements de plus de 4 000 litres dans l'environnement, et le taux de récupération des déversements*.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Le Transporteur réitère les arguments contenus à la pièce HQT-3, Document 2.3. Comme il l'expose en détail dans cette pièce, en particulier aux pages 5 et 6, la majorité des intervenants appuient sa proposition, qui par surcroît tient compte des objectifs de la Régie mentionnés dans ses décisions passées.

Par ailleurs, le Transporteur note à l'étude du présent dossier qu'EBM n'avance aucune position particulière sur les IPE ni ne conteste la proposition et la contre-proposition du Transporteur. Pour sa part, la FCEI a confirmé dès la fin octobre 2011 qu'elle ne déposerait pas de demande de renseignements sur les IPE.

Par conséquent, le Transporteur prie la Régie de retenir les IPE qu'il décrit notamment ci-dessus, sans retenir les suggestions de divers intervenants à leur égard, notamment pour les motifs exposés à la pièce HQT-3, Document 2.3.

Objectifs corporatifs

Sommaire

Le Transporteur a présenté des informations sur les objectifs corporatifs qui sont établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable dans le cadre de l'établissement annuel de son plan d'affaires, à savoir :

- les objectifs corporatifs et les résultats atteints de l'année 2010 ;
- les objectifs corporatifs 2011 ;
- l'analyse des résultats de 2010 par catégorie d'objectifs ainsi que quelques précisions sur les objectifs de 2011.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Quelques intervenants, dont l'ACEFQ et l'UMQ, ont émis certains commentaires quant à la portée, au niveau et à la justification des cibles à atteindre, en lien avec certains de ces objectifs corporatifs.

Le Transporteur rappelle qu'il est une division d'Hydro-Québec et qu'il doit ainsi s'arrimer aux demandes corporatives lors de l'élaboration des objectifs corporatifs. À cette fin, des encadrements lui sont fournis. Il tient également à rappeler que certains de ces objectifs sont hybrides (i.e. reflétant à la fois les intérêts de la clientèle et de l'actionnaire).

Par ailleurs, le Transporteur considère que les cibles fixées sont raisonnables et suffisamment ambitieuses, compte tenu du contexte actuel exigeant dans lequel il exerce ses activités.

4 Méthodes comptables

Les données de l'année témoin projetée du présent dossier reposent sur les IFRS, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2012, tandis que les données des années historique 2010 et de base 2011 reposent sur les principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR) en vigueur avant 2012, comme mentionné à la pièce HQT-4, Document 1.

En ce qui concerne l'impact du passage aux IFRS, la Régie a indiqué ce qui suit au paragraphe 11 de sa décision procédurale D-2011-150 :

« Le débat sur les modifications de méthodes comptables liées aux normes internationales d'information financière (IFRS) et leur impact sur les composantes du revenu requis fait l'objet du dossier R-3768-2011 en cours et, de ce fait, est exclu du présent dossier. »

En réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements numéro 1 que lui a adressée la Régie, le Transporteur lui a indiqué l'impact du basculement aux IFRS sur les composantes de ses revenus requis. D'autre part, peu d'intervenants ont fait référence aux IFRS dans leurs preuves ou demandes de renseignements, la majorité d'entre eux respectant ainsi la décision de la Régie.

Par ailleurs, le Transporteur propose les trois ajouts discutés ci-après.

4.1 Modalités de disposition du compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés (HQT-4, Document 2)

Sommaire

Cette proposition fait suite à la décision D-2011-039, à ses paragraphes 131 et 134 :

« Dans l'éventualité où un projet n'est pas autorisé avant la décision sur une demande tarifaire, la Régie accueille la proposition du Transporteur de modifier la règle existante et d'inscrire, dans un compte de frais reportés hors base, les montants afférents aux mises en service pris en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée. »

[...]

« Lors de la prochaine demande tarifaire du Transporteur, la Régie examinera en détail, sur proposition de ce dernier, les modalités de disposition de ce compte. »

Recherchant toujours la simplicité d'application d'une règle approuvée, le Transporteur a développé sa proposition de façon à :

- capter l'intégralité des coûts afférents aux mises en service qui seraient retranchées de la base de tarification où elles avaient été inscrites lors du dépôt d'une demande tarifaire ;
- minimiser la période au cours de laquelle les coûts sont traités hors base ainsi que leur niveau conséquent.

Position d'un intervenant et commentaire du Transporteur

L'UC s'est opposé, non pas à la proposition du Transporteur relativement aux modalités de disposition du compte de frais reportés approuvé par la Régie, mais à sa création même, pour des motifs autres que ceux ayant guidé la Régie dans sa décision.

Le Transporteur considère sa proposition suffisante pour permettre de régler avec efficacité ce type de situation et ne voit aucune valeur ajoutée à la position exprimée par l'UC puisqu'elle ne traite pas de la présomption d'utilité conférée à un actif lors de l'autorisation d'un projet d'investissement en vertu de l'article 73 de la LRÉ, tel que confirmé par la décision D-2005-50 (page 51) :

« Par ailleurs, le Transporteur est soumis à un régime d'approbation préalable de ses investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. Dans le cadre de cet examen, la Régie se penche notamment sur les objectifs, la description, la justification du projet en relation avec l'objectif visé, sa faisabilité technique et économique, les alternatives, la raisonnable des coûts et l'impact tarifaire du projet. La Régie porte alors un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Cette approbation, pour donner un sens à la Loi, doit avoir un effet lors de l'approbation de l'ajout d'un tel actif à la base de tarification du Transporteur.

Si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité. »

Le Transporteur croit que c'est sur cette base que la Régie a émis sa décision D-2011-039 (paragraphe 131), lui demandant au paragraphe 134 de proposer les modalités de disposition dont il est ici question. Le Transporteur est donc d'avis que la recommandation de cet intervenant n'est pas recevable.

4.2 Modalités de disposition du compte d'écarts du coût de retraite (HQT-4, Document 3)

Cette proposition fait suite à la décision D-2011-039 (paragraphe 159) :

« Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur de créer un compte d'écart et d'y porter la différence entre les coûts encourus et ceux autorisés pour le coût de retraite, à compter de l'année témoin 2011 et de présenter les composantes et les modalités de disposition de ce compte lors du prochain dossier tarifaire. »

Comme cette question est d'intérêt commun au Transporteur et au Distributeur, il est apparu plus efficace que ce sujet soit débattu par une seule de ces entités réglementées et que la décision qui s'y appliquera le soit de façon identique à chacune, ce que la Régie a reconnu au paragraphe 12 de sa décision procédurale D-2011-113 :

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

Le cas échéant, le Transporteur apportera donc tout ajustement requis par la décision qui sera rendue par la Régie à ce sujet.

4.3 Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement (HQT-4, Document 4)

Sommaire

Le Transporteur propose la création d'un compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ainsi que ses modalités d'application afin de :

- tenir compte du processus de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement qu'il a développé en vue de sécuriser l'obtention en temps opportun des équipements nécessaires à la réalisation efficace de ses projets ;
- canaliser les coûts de financement des équipements détenus en stocks destinés aux projets d'investissements et les appliquer en temps opportun à l'établissement des revenus requis.

Lors du dépôt initial du présent dossier, le Transporteur a largement fait état du contexte d'approvisionnement et d'utilisation des équipements stratégiques qui s'insèrent dans sa chaîne d'approvisionnement, dont la Régie a reconnu le bien-fondé, ainsi que des fondements de la création du compte de frais reportés hors base et des modalités de disposition qu'il propose.

Le Transporteur a eu l'occasion d'ajouter plusieurs précisions et illustrations lors de ses réponses aux demandes de renseignements. Il ne lui apparaît pas nécessaire de reprendre ici tous les éléments qu'il y a énoncés puisque la Régie en a pris connaissance. Cependant, pour fins de repérage sur cette question, les documents principaux sont les suivants, et leur contenu est ici considéré réitéré en entier :

- HQT-4, Document 4 ;
- HQT-13, Document 1, pages 18 à 25 ;
- HQT-13, Document 1.2, pages 8 à 24.

La mise en place d'un compte de frais reportés est un mécanisme simple, reconnu, largement utilisé par la Régie au fil des ans, et il est apte à capter le montant du rendement capitalisé des actifs stratégiques qui auront été entreposés par l'application de la stratégie d'approvisionnement précitée.

Le Transporteur réitère que l'inscription dans un compte de frais reportés hors base du rendement associé à ces actifs pendant la période d'entreposage qui précède leur transfert à des chantiers particuliers permet d'une part d'en exercer le contrôle et d'autre part de l'attribuer à la période moyenne de 5 ans correspondant à la mise en service de ces actifs,

qui correspond au début de la période où ils seront en exploitation et dont la valeur sera reflétée dans son coût du service.

Le Transporteur est d'avis que sa proposition est en parfaite adéquation avec le cadre réglementaire et ce, notamment tel que ci-après décrit.

La proposition du Transporteur et le cadre réglementaire

La proposition du Transporteur ne remet pas en cause le cadre réglementaire. La Régie aura la possibilité d'interroger le Transporteur (et d'assurer un suivi) quant à ses stratégies d'acquisition et ce, tant lors des audiences des dossiers tarifaires qu'à l'occasion des demandes d'autorisation de projets d'investissements.

Dans sa décision D-2005-050 précitée, la Régie mentionne :

« Il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Aucune disposition, dans la Loi, ne soutient une absence de preuve ou un tel renversement du fardeau de la preuve aux intervenants à ce sujet. »

La proposition du Transporteur ne remet pas en cause les principes et pratiques réglementaires en place, dont l'énoncé de la Régie précité. Comme il le mentionne en réponse à la question 8.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie (HQT-13, Document 1, pages 19 et 20) :

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

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

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

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

Le Transporteur, à la lumière de certains commentaires et questions émis par la Régie¹, croit déceler, peut-être à tort, que le Régie se questionne quant à l'appariement entre la proposition du Transporteur et le concept d'équité intergénérationnelle.

D'ailleurs, la Régie énonce ce qui suit (HQT-13, Document 1.2, question 9.1, page 23) :

« La Régie comprend qu'un actif transféré vers un chantier sera attribué à ce moment à un projet d'investissement. Cependant, la Régie cherche à comprendre de quelle manière un actif stratégique peut être jugé utile au sens de la Loi, dès son entreposage suite à la réception dudit actif des manufacturiers. »

Selon la compréhension du Transporteur, la Régie réfère dans le passage qui précède à la doctrine « *Used and Useful* ». Cette doctrine a fait l'objet de nombreuses décisions, principalement aux États-Unis, qui ne forment pas un ensemble jurisprudentiel homogène², notamment en ce que chaque cas est unique tant en ce qui concerne les sommes impliquées (impact tarifaire), le cadre législatif ou la gestion des actifs par l'entreprise de services publics en cause.

Avec égards, l'application détachée de la preuve du Transporteur et rigide de la doctrine « *Used and Useful* » ne peut empêcher la juste compensation du Transporteur pour les frais financiers qui découlent de la mise en place de la stratégie d'approvisionnement.

De nombreuses décisions ont reconnu l'inclusion à la base de tarification d'actifs qui n'étaient pas en service, au sens traditionnel du terme, au moment de cette inclusion. Tel que le mentionne l'auteur James J. Hoecker :

« Arguably, the inclusion in rate base of investment such as lands held for future use and research and development projects, are what modern ratemaking heralds as "pragmatic adjustment" or a means of reconciling diverse interests. They in fact represent a broadening of the standard of used and useful. In these instances, state and federal agencies determined that the resulting service reliability and economic efficiencies would indeed benefit the ratepaying public within a reasonable time. » [...]

« The intergenerational equity theme that figures so prominently in explaining most departures from a traditional used and useful formulation demonstrates repeatedly the qualified nature of those departures. But commissions and courts seldom expressly recognize that present and future benefits to the ratepaying public are concentric and that the used and useful principle can be flexibly applied. » [...]

« Modern end result ratemaking is somewhat inhospitable to the simple idea that only the cost of actually providing service at a specific time should be included in the rates of the recipients of that service. Future test years, original cost ratemaking and marginal cost pricing" have evolved to account for complex economic and even

¹ Décision D-2011-039 aux paragraphes 280 ss et question 9.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, pièce HQT-13, Document 1.2, page 23.

² Voir généralement : « THE USED AND USEFUL TEST: IMPLICATIONS FOR A RESTRUCTURED ELECTRIC INDUSTRY », by Jonathan A. Lesser, ENERGY LAW JOURNAL [Vol. 23, no.2, 2002, p. 349], "THE PIG IN THE PYTHON: IS LUMPY CAPACITY INVESTMENT USED AND USEFUL? » by William J. Baumol & J. Gregoly Sidak, [Vol. 23, no.2, 2002, p. 383] et "USED AND USEFUL": AUTOPSY OF A RATEMAKING POLICY, by James J. Hoecker, [Vol. 8, 1987, no.2, 303, pp.317, 320 et 323]. Ces articles sont disponibles à l'adresse Internet suivante : <http://www.felj.org/journals.php>.

social phenomena and to mitigate the effects of regulatory lag. A certain amount of cross-subsidization among ratepayer groups is inherent in such practices. Used and useful nevertheless continues to police entry into rate base and to help allocate the risks of certain investments between ratepayers and investors. But, because it is invoked talismanically and without analysis, used and useful tends toward anemia. »
(Voir référence note 2)

La Régie reconnaît depuis longtemps que la LRÉ doit être interprétée et appliquée, selon la méthode moderne d'interprétation des lois. À la page 23 de son *Avis de la Régie de l'énergie sur la distribution d'électricité aux grands consommateurs industriels (A-2005-01)*, elle mentionne (note de bas de page omise) :

« Les dispositions législatives énumérées précédemment constituent le cadre légal et réglementaire entourant l'obligation de desservir du Distributeur. Ces dispositions doivent recevoir une interprétation contextuelle, c'est-à-dire en tenant compte du contexte législatif global, en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur, afin de leur donner plein effet et de s'assurer de la cohérence du résultat, notamment en regard du mandat législatif de la Régie (article 5 de la LRÉ). »

La formulation volontairement large adoptée par le législateur à l'article 49 1^o de la LRÉ, soit les mots « *utiles pour l'exploitation du réseau de transport* » qui réfèrent aux actifs détenus par le Transporteur et qui forment sa base de tarification, doivent être interprétés et appliqués de façon libérale afin que la LRÉ trouve sa complète application dans le contexte propre au Transporteur. Ces mentions ne devraient pas faire l'objet d'une interprétation qui tende à exclure la considération de facteurs pertinents, tels le cadre réglementaire global, l'évolution des règles et des décisions de la Régie, les objectifs de la LRÉ, les conséquences de ne pas retenir la proposition de création de ce compte de frais reportés hors base et le traitement équitable du Transporteur.

Le mandat législatif prévu à l'article 5 de la LRÉ prévoit que « *Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité [...]* ». (Nos soulignés)

Il faut rappeler ce que le Transporteur mentionne à sa preuve (HQT-4, Document 4, page 9) :

« Ainsi, le traitement comptable statutaire ne permet pas de tenir compte dans l'établissement des tarifs du rendement attribuable aux équipements pendant la période de leur entreposage précédant leur transfert aux chantiers. Le Transporteur, bien qu'ayant agi prudemment pour répondre aux besoins de son réseau, ne peut donc partager équitablement ce coût avec ses clients.

Cette constatation a ainsi amené le Transporteur à la présente proposition. »

Le cadre réglementaire doit être interprété et appliqué en prenant en considération un traitement équitable du Transporteur ainsi que la réalité de ses activités dans leur ensemble, qui tendent vers des objectifs majeurs, soit de répondre aux besoins de ses clients en temps utile ainsi que de maintenir et accroître la qualité du service de transport.

La conjonction de ces éléments, tel que la preuve le démontre de façon éloquente, milite ainsi en faveur de l'adoption par la Régie de la proposition du Transporteur.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Investissements du Transporteur

L'intervenant AQCIE-CIFQ, qui émet une opinion défavorable quant la proposition du Transporteur sans l'avantage d'une analyse approfondie, mentionne à sa lettre du 6 décembre 2011 qu'« *accorder un rendement sur l'ensemble des équipements plutôt que sur chacun d'entre eux empêche d'apprécier si chaque équipement a été acquis en temps utile plutôt que de façon prématurée et s'il en a résulté un avantage réel pour les consommateurs* ». Il y mentionne également que « *La période de cinq ans³ proposée par le Transporteur est beaucoup trop longue et implique des coûts d'entreposage et d'entretien qu'il y a généralement lieu d'éviter à l'heure où toutes les entreprises cherchent à s'approvisionner selon le principe de la livraison des biens « just in time »* ».

À la demande de la Régie, le Transporteur s'est déjà exprimé à cet égard et les propos contenus à ses réponses aux questions 7.2 et 8.1 de sa demande de renseignements numéro 2 sont ici considérés réitérés en entier (HQT-13, Document 1.2, pages 19 à 22).

Afin de rassurer l'intervenant quant aux craintes qui ont semble-t-il inspiré sa missive, le Transporteur considère important de lui rappeler l'encadrement réglementaire de son processus de planification des investissements et d'autorisation de ses projets d'investissements.

Les investissements du Transporteur font l'objet d'une planification rigoureuse⁴. Tel que prévu au *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*⁵, le Transporteur produit à son dossier tarifaire, quant aux investissements projetés, « *la prévision des investissements sur un horizon de 10 ans* » intégrant des informations telles que la projection des investissements de moins de 25 M\$, une liste des projets de plus de 25 M\$ montrant, pour chacun, les investissements annuels prévus, la prévision des besoins des clients du Transporteur sur un horizon de 10 ans et l'impact tarifaire estimé pour les investissements projetés pour chacune des 10 années.

³ Le Transporteur comprend que cette mention réfère à l'aspect suivant de sa proposition : « *Un montant est inscrit aux revenus requis sur une base annuelle de façon à permettre la disposition complète sur cinq (5) ans du solde de fin d'année issu des montants calculés en 3 et 4 et ce, à compter du 1^{er} janvier de l'année suivante ;* » (HQT-4, Document 4, page 12).

⁴ Voir la pièce HQT-9, Document 1.

⁵ Chapitre 1, section 6.

De plus, les *Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (article 37.1) prévoient que le Distributeur doit fournir annuellement au Transporteur une description de la charge à chaque point de livraison qui doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires à la pointe ainsi qu'une description des ressources du Distributeur actuelles et prévues sur 10 ans.

Ainsi, les stratégies d'acquisition des actifs visés par la proposition du Transporteur s'appuient sur des prévisions d'investissements déjà intégrées au cadre réglementaire. Ces prévisions, mises à jour de façon récurrente, contribueront à une gestion des stocks d'équipements efficiente ayant comme objectif un arrimage de la gestion des stocks avec le processus d'acquisition et de planification des projets afin d'optimiser les frais de logistique (entreposage, transport, maintenance, manutention), tel que mentionné à la page 8 de la pièce HQT-4, Document 4.

De plus, le Transporteur souligne que ses principaux actifs stratégiques, dont l'approvisionnement est sécurisé, seront de plus en plus normalisés, donc plus flexibles dans leur attribution à différents projets d'investissement, ce qui devrait contribuer à en faciliter la gestion.

La proposition du Transporteur s'insère à ce qui précède et ne remet pas en cause ses composantes.

Puisque les prévisions du Transporteur s'appuient sur le cadre réglementaire, qu'elles font l'objet de suivis rigoureux de la part de la Régie et que l'horizon décennal de planification n'est pas remis en cause notamment en ce qu'il s'arrime à la réalité de ses opérations, les craintes de l'intervenant n'apparaissent pas fondées.

Autorisation des projets d'investissements

Toujours en écho aux préoccupations énoncées par l'intervenant précité, le Transporteur souligne que ses projets d'investissements font également l'objet d'une autorisation préalable de la Régie (art. 73 de la LRÉ et *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁶).

Le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*⁷ prévoit, entre autres, que le Transporteur doit présenter, pour chaque projet majeur dont il demande une autorisation, une description détaillée du projet incluant chacune de ses composantes, une description de la démarche de mise en œuvre ainsi qu'un échéancier.

Ainsi s'ajoute au suivi des prévisions des investissements sur un horizon de 10 ans un processus d'autorisation des projets du Transporteur avec une description des composantes et des dates de mises en service projetées.

⁶ R.R.Q. c. R-6.01, r.2.

⁷ Chapitre 2, section 2.2.

De plus, comme l'indique la citation de la décision D-2005-50, page 51, mentionnée à la section 4.1 de la présente argumentation, une autorisation de projet accordée par la Régie en vertu de l'article 73 de la LRÉ confère à celui-ci une présomption d'utilité.

Avec égards pour l'opinion contraire, à la lumière de ce qui précède et de la rigueur exigée du Transporteur par le cadre réglementaire applicable, il apparaît difficile de soutenir valablement que la Régie serait empêchée d'apprécier si les actifs stratégiques auront été acquis en temps utile et s'il en a résulté un avantage réel pour les consommateurs, notamment en ce que les actifs seront acquis sur la base d'une prévision des investissements sur un horizon de 10 ans et qu'au surplus les projets d'investissements sont présentés pour autorisation auprès de la Régie et qu'ils contiennent une description de leurs composantes.

Dans un tel contexte, il apparaît au Transporteur que le cadre réglementaire favorisera un suivi ainsi que le meilleur appariement possible entre l'acquisition des actifs stratégiques et les projets dans lesquels ils s'inséreront. De là, les craintes de l'intervenant à l'égard de ces aspects de la proposition du Transporteur devraient être écartées.

Autres positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

L'ACEFO, malgré la réponse du Transporteur à la question 6b de sa demande de renseignements numéro 1, persiste à croire que le fait que la Régie ait le pouvoir d'évaluer ce compte n'est pas suffisant et recommande à la page 15 de son mémoire, sans analyse à son soutien, une validation des chiffres de ce compte par les auditeurs, proposition que le Transporteur considère démesurée.

Quant à la position exprimée par l'ACEFQ et à celle de l'AQCIE-CIFQ comme discutée plus haut, la Régie a demandé et obtenu du Transporteur ses commentaires à leur égard dans sa réponse à la question 7.2 de sa demande de renseignements numéro 2.

L'UC, pour sa part, s'est déclaré opposée à la proposition du Transporteur pour des motifs ignorant la réalité des frais financiers qu'il aura encourus dans la réalisation de cette mesure d'efficience, sans discuter de l'équité recherchée par ce traitement et sans tenir compte de l'assurance que les équipements ainsi acquis seront tous utilisés à des projets d'investissements devant faire l'objet d'autorisations par la Régie. D'ailleurs, cet intervenant a omis de comprendre que le coût d'un équipement est versé au coût d'un projet en cours lors de son transfert au chantier et que c'est à ce moment que débute sur celui-ci le calcul des frais financiers afférents qui feront partie du coût d'ensemble du projet à être mis en service pour être ensuite amorti sur la période de sa durée de vie utile. Il ne peut donc invoquer un manquement à une règle puisque celle-ci est respectée, comme le démontrent les demandes d'autorisation déposées en vertu de l'article 73 de la LRÉ ainsi que les nombreux tableaux de suivi de projets majeurs que le Transporteur dépose à chacun de ses rapports annuels à la Régie.

5 Revenus requis (HQT-5, Document 1)

Les revenus requis de 2012 ont été établis à 3 080,6 M\$ lors du dépôt de la demande tarifaire le 1^{er} août 2011 et ont par la suite été révisés à 3 021,6 M\$ le 12 décembre 2011 lors de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital, générant ainsi une baisse de 59,0 M\$ par rapport à la demande initiale.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Dans sa lettre du 6 décembre 2011, l'AQCIE-CIFQ mentionne :

« Veuillez trouver ci-joint le rapport de l'analyste Olivier Charest portant sur les écarts entre les revenus et coûts autorisés et les revenus et coûts réels du Transporteur au cours des dernières années de même que sur les solutions qu'il préconise pour faire face à la problématique soulevée. L'AQCIE et le CIFQ endossent entièrement ce rapport, notamment ses recommandations visant la mise en place de comptes d'écarts relatifs aux rubriques suivantes :

- *coût des capitaux empruntés;*
- *coût des capitaux propres;*
- *coûts capitalisés;*
- *amortissement;*
- *taxes; et*
- *frais corporatifs »*

Cette proposition de l'intervenant s'écarte des principes ainsi que du cadre réglementaire à l'intérieur duquel le Transporteur évolue depuis sa première demande tarifaire R-3401-98.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter cette proposition et ce, notamment pour les motifs suivants :

- Ce sujet (comptes d'écarts) n'était pas spécifiquement mentionné par l'intervenant dans sa demande d'intervention du 26 août 2011 ;
- Ce sujet n'a pas été identifié comme sujet d'audience par la Régie dans ses décisions procédurales D-2011-113 (4 août 2011) et D-2011-150 (26 septembre 2011) ;
- Comme mentionné à la pièce HQT-4, Document 1, l'établissement des revenus requis du Transporteur pour l'année tarifaire 2012 respecte le principe réglementaire de l'année témoin projetée adopté par la Régie dans sa décision D-99-120. Ainsi, le Transporteur n'a pas produit une preuve spécifique à ce sujet (comptes d'écarts) dans ce dossier ;

- Avec égards, l'analyse produite par l'intervenant est incomplète et sommaire notamment en ce qu'elle ne prend pas en considération les éléments suivants :
 - Le cadre réglementaire, incarné au fil des ans par de nombreuses décisions de la Régie, a permis la mise en place de plusieurs mesures dont des incitatifs à la performance qui bénéficient à l'ensemble de la clientèle du Transporteur. Ces décisions, qui sont le fruit d'audiences publiques, forment un ensemble cohérent qui a apporté des éléments fort désirables pour la clientèle, dont la stabilité et la prévisibilité des tarifs sans éléments de rétroactivité ;
 - Les décisions de la Régie ont permis la mise en place de conventions, méthodes et pratiques comptables et réglementaires qui ne suscitent pas d'écarts. A la suite de certaines démonstrations probantes et lorsque requis, de tels comptes de frais reportés (ex: mises en service de projets non autorisés) ou d'écarts (ex: revenus de point à point et coûts de retraite) ont été créés par la Régie ;
- Il serait incongru d'apporter des changements importants à cet ensemble réglementaire sur la base d'exercices sélectifs et incomplets qui trouvent appui sur des résultats financiers obtenus dans un contexte économique mondial incertain sur une très courte période ;
- Dans un passé récent, la Régie a mis en place pour le Transporteur un compte d'écart des revenus de services de transport de point à point. Une démarche structurée a permis la mise en place de ce compte (identification, discussion, élaboration de propositions, examen en audience publique et décision) et le même type de démarche doit être entrepris pour tout élément soumis par l'intervenant qui pourrait être d'intérêt pour la Régie.

6 Dépenses nécessaires à la prestation du service

6.1 Charges nettes d'exploitation (HQT-6, Document 2)

Sur des revenus requis de 3 080,6 M\$ en 2012 révisés à 3 021,6 M\$ le 12 décembre 2011, les CNE représentent un montant de 694,8 M\$. Il s'agit d'une diminution de 17,2 M\$ par rapport au montant de 712,0 M\$ autorisé pour 2011, dont le tableau 2 de la pièce HQT-6, Document 2 identifie les éléments. Le Transporteur rappelle à cet égard qu'à niveau d'activités égal, c'est-à-dire en excluant toute variation provenant de la croissance du réseau et des éléments de suivi spécifiques, la diminution des CNE est de 0,5 % (soit 3,7 M\$), lequel résultat est bien en-deçà et en sens inverse de l'IPC prévu à 2 % tout en reflétant les efforts additionnels d'efficacité du Transporteur, efforts qu'il continue d'exercer au quotidien année après année.

Approche globale de type paramétrique

Sommaire

Comme lors de ses demandes tarifaires précédentes, le Transporteur a présenté une analyse de l'évolution de ses CNE en appliquant l'approche globale de type paramétrique déterminée par la Régie.

Rappelons que cette approche est un outil permettant d'évaluer de façon globale l'évolution des CNE sans délaisser leur examen exhaustif.

L'examen permet d'expliquer le faible écart de - 1,4 M\$ entre le montant de 696,2 M\$ obtenu en appliquant l'approche paramétrique et le montant de 694,8 M\$ demandé par le Transporteur, tel qu'illustré au tableau 3 de la même pièce HQT-6, Document 2.

Positions d'un intervenant et commentaires du Transporteur

Devant le constat qui précède, un seul intervenant, l'ACEFQ, a émis un commentaire concernant l'application de l'approche paramétrique de l'évolution des CNE du Transporteur, à l'effet que ce dernier devrait y tenir compte des gains d'efficacité réels et cumulés et ne pas se limiter aux gains d'efficacité de 1 % planifiés. Malgré sa relecture de ce mémoire, le Transporteur n'a pu y trouver une quelconque analyse au soutien de cette recommandation.

Le Transporteur réitère à cet égard, tel qu'il l'a précisé à la section 3 de la présente argumentation en lien avec l'axe d'efficacité visant l'optimisation des charges d'exploitation, que l'objectif premier de cette approche est de renseigner la Régie sur l'évolution des CNE en relation avec l'inflation et le niveau d'activité du Transporteur. Ainsi, si les CNE croissent à un rythme égal ou inférieur à l'inflation, après prise en compte du niveau d'activité du Transporteur, il sera permis d'en déduire qu'elles n'exercent pas de pression structurelle à la hausse sur les coûts unitaires de transport et donc sur les tarifs, dans une perspective à court et moyen termes.

Par ailleurs, la pièce HQT-3, Document 1 précise, en conclusion (section 4), que la démarche choisie par le Transporteur contribue à créer un environnement propice à la mobilisation de ses ressources tout en lui donnant la possibilité de relever le défi d'atteindre, par des initiatives de gestion novatrices, des résultats plus favorables que l'approche paramétrique préconisée par la Régie.

Charges brutes directes

Sommaire

Ces charges, composées de la masse salariale et des autres charges directes, ont progressé de 15,2 M\$ en 2012 par rapport au montant de 538,1 M\$ de l'année de base 2011. L'élément le plus important de ces charges constitue la masse salariale (71 %), laquelle a progressé de 1,0 %, alors que les autres charges (29 %) ont augmenté de

9,7 M\$, dont 8,5 M\$ concernant les stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres, dont les cotisations aux organismes de réglementation.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

L'AQCIE-CIFQ et la FCEI, ont questionné et émis des commentaires en regard à l'augmentation des coûts de cette dernière rubrique au cours des dernières années.

Le Transporteur rappelle à cet égard la réponse qu'il a fournie à la Régie en réponse à la question 15.1 de sa demande de renseignements numéro 1, à savoir :

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

Le Transporteur réfère par ailleurs l'AQCIE-CIFQ à la réponse qu'il lui a fournie en réponse à la question 2.5 de sa demande de renseignements numéro 1 (HQT-13, Document 4), dans laquelle il précise qu'il effectue une gestion globale de ses charges nettes d'exploitation et qu'il peut être amené à ajuster ou réallouer certaines charges en cours d'année en fonction de certaines priorités tout en s'efforçant de respecter l'enveloppe des charges reconnue par la Régie. Le Transporteur considère important qu'il conserve la flexibilité de gestion nécessaire à l'assurance de la fiabilité de son réseau et à la qualité de son service.

Budget spécifique

Sommaire

Le Transporteur demande de reconduire en 2012 le niveau de 20 M\$ du budget spécifique reconnu pour 2011. Il se compose comme suit :

- *Maintenance* : besoins évalués à 12,5 M\$ pour la réalisation d'activités relatives aux avis de maintenance (3,7 M\$), à la maintenance extraordinaire (4,5 M\$) et aux projets/programmes spécifiques (4,3 M\$), dont la durée de réalisation varie de deux à cinq années ;
- *Protection de l'environnement* : besoins évalués à 3,0 M\$, pour la réalisation d'activités relatives à un programme de prévention de la contamination de certains postes de transport ;
- *Maîtrise de la végétation* : besoins évalués à 4,5 M\$, pour la réalisation d'activités relatives à la gestion de la végétation dans les emprises de lignes de transport.

Critères de classification de coûts à être portés à un budget spécifique

Comme la Régie l'a demandé au paragraphe 185 de sa décision D-2011-039, le Transporteur propose à la section 4.1.1 de la pièce HQT-6, Document 2 des « *critères permettant de qualifier de spécifiques certaines charges et justifiant de les porter à un budget spécifique et reliant ces charges spécifiques à un échéancier de réalisation des opérations spécifiques en question* ».

Ces critères se résument comme suit :

- Nouvelle activité absente des activités de base antérieures, sauf si elle remplace une activité de base existante, exception faite des coûts de sa mise en place ; ou
- Coûts de mise en place, de réalisation et de suivi d'une activité découlant d'un accroissement marqué d'une activité de base existante : et
- Coûts de l'activité égaux ou supérieurs à 2,5 M\$ sur sa durée ou sur une base annuelle si elle n'a pas de fin déterminée.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Les intervenants ayant produit une preuve sur le budget spécifique sont l'ACEFQ, la FCEI, le GRAME et SÉ-AQLPA.

Pour l'essentiel, les arguments de ces intervenants concernent selon les cas les informations à fournir en soutien de la demande de budget spécifique et certains des critères de classification de coûts proposés.

Le Transporteur constate qu'aucun de ces intervenants ne conteste sa demande de reconduire en 2012 le niveau de 20 M\$ du budget spécifique reconnu pour 2011, ni l'utilisation de ce budget pour les trois domaines d'activités ciblés. De plus, hormis ce qui concerne la modalité d'application de l'un des critères de classification de coûts à être portés au budget spécifique, ceux-ci n'ont pas fait l'objet, dans leur ensemble, de contestation de la part des intervenants.

Informations requises

Certains intervenants indiquent que certaines informations supplémentaires seraient nécessaires pour une appréciation complète de la demande du Transporteur à titre de budget spécifique. SÉ-AQLPA recommande quant à lui une approbation provisoire de certaines portions de ce budget jusqu'à ce que ces informations soient fournies par le Transporteur.

Ainsi, l'ACEFQ et le GRAME évoquent la nécessité d'examiner le budget spécifique en relation avec les sommes du budget de base allouées à la réalisation des activités de maintenance, de protection de l'environnement et de maîtrise de la végétation. Le GRAME souhaite de plus explorer l'existence d'éventuels liens entre les efforts d'efficacité et le

budget spécifique consacré aux activités de maintenance, compte tenu de la variation de ce budget au fil du temps.

Le Transporteur est d'avis que l'information qu'il fournit démontre le bien-fondé de sa demande à titre de budget spécifique. Suite à la décision D-2011-039 de la Régie⁸, le Transporteur a en effet proposé des critères permettant de qualifier de spécifiques certaines charges et justifiant de les porter à un budget spécifique, a précisément décrit la nature et l'objectif de chacune de ces activités et, lorsque possible, en a indiqué l'échéancier de réalisation (HQT-6, Document 2, sections 4.1 et 4.2). C'est au terme de cet exercice que le Transporteur soumet à l'appréciation de la Régie le bien-fondé et la légitimité de ce classement, dans le respect des critères mentionnés précédemment, développés à la demande de celle-ci et eux aussi sujets à son approbation.

D'autre part, tel qu'il en a fait mention à la Régie, le Transporteur rappelle que l'information financière relative aux activités de base n'est pas colligée par activités, mais plutôt par centres de coûts, comportant chacun un ensemble d'activités. Ainsi, pour obtenir des données distinctes par activités au budget de base, le Transporteur devrait répartir l'ensemble des natures comptables des centres de coûts à ces trois activités. Cette répartition précédée d'une analyse détaillée exigerait une somme de travail très importante en marge des registres comptables, s'inscrivant à l'encontre de l'allègement réglementaire (HQT-13, Document 1, R16.2).

Au sujet d'éventuels liens entre la nouvelle approche de maintenance axée sur le risque et le niveau d'activités de maintenance dont les coûts sont portés au budget spécifique, le Transporteur réitère la réponse qu'il a fournie au GRAME (HQT-13, Document 7, R9), soit que l'introduction de cette nouvelle approche permet d'identifier et de réaliser les interventions de maintenance les plus prioritaires, dans le respect des normes établies. Les activités prévues au budget spécifique visent quant à elles des problématiques extraordinaires et documentées qui peuvent avoir un impact sur le service offert aux clients du Transporteur si elles ne sont pas réalisées. Le Transporteur rappelle en outre que l'application des critères de classification visant à identifier les coûts pouvant être portés au budget spécifique fait en sorte que les coûts d'une nouvelle activité effectuée en remplacement d'une activité existante ne peuvent être portés à ce budget. De l'avis du Transporteur, ces éléments sont de nature à rassurer l'intervenant sur l'absence de lien entre la nouvelle approche de maintenance axée sur le risque et le niveau d'activités de maintenance dont les coûts sont portés au budget spécifique.

Par ailleurs, en ce qui a trait au domaine de la protection de l'environnement, le Transporteur observe que le GRAME et SÉ-AQLPA réitèrent, de leur propre aveu, des demandes relativement à des besoins d'information additionnelle qu'ils ont déjà formulées

⁸ D-2011-039, R-3738-2010, par. 185.

par le passé, ou dans le cadre des échanges concernant l'identification des indicateurs de performance environnementale. Le Transporteur fait le même constat relativement à certaines des recommandations de SÉ-AQLPA visant les domaines de maintenance et de maîtrise de la végétation.

De façon générale, le Transporteur est d'avis que l'information fournie en soutien de la demande de budget spécifique pour le domaine de protection de l'environnement est suffisante. Par ailleurs, la Régie a clairement exprimé au paragraphe 68 de sa décision D-2011-039 son objectif quant à la portée des données qui lui sont déposées par le Transporteur en matière environnementale, en précisant qu'elle ne juge pas utile de recevoir les données qui font double emploi avec celles qui font déjà l'objet de rapports ou suivis par d'autres instances plus directement impliquées au niveau des impacts environnementaux des opérations du Transporteur. À ce titre, le Transporteur indique, tel qu'il en a fait état lors de la séance de travail avec la Régie et les intervenants le 7 octobre 2011 portant sur les indicateurs de performance environnementale, qu'il se conforme à un total de 22 lois et règlements aux niveaux provincial et fédéral, sur lesquels il rend compte aux autorités compétentes. Le Transporteur est donc confiant que l'information fournie à la pièce HQT-6, Document 2 du présent dossier est adéquate pour permettre à la Régie d'apprécier sa demande en matière de budget spécifique.

Critères

Deux intervenants, soit l'ACEFQ et la FCEI, font des remarques concernant l'application des critères de classification de coûts à être portés à un budget spécifique.

Ces intervenants s'opposent à ce que le seuil financier de 2,5 M\$ proposé par le Transporteur pour fins de classification au budget spécifique soit appliqué sur plus d'une année. En outre, la FCEI s'inquiète de ce que le critère de stabilité des coûts sur deux années ne soit appliqué que sur l'année de base et l'année témoin projetée, selon son interprétation d'une précision fournie par le Transporteur dans le cadre d'une réponse à une question de la Régie (HQT-13, Document 1, R16.1).

Concernant le premier de ces éléments, soit la réduction de la période d'application du seuil financier à une seule année, le Transporteur fait valoir que certaines activités jugées prioritaires ou même critiques, rencontrant pourtant les seuils qualitatifs objectifs spécifiés dans l'organigramme décisionnel proposé et visant à remédier à des situations extraordinaires documentées, pourraient ne pas pouvoir être portées au budget spécifique, au motif qu'elles s'étendent sur plus d'une année et que leur coût annuel, pour l'une ou plusieurs de ces années, serait inférieur à 2,5 M\$. À cet égard, le Transporteur rappelle que le montant proposé de 2,5 M\$ a été déterminé en fonction du seuil autorisé par la Régie pour le Distributeur (D-2011-028, paragraphe 318, R-3740-2010), ajusté en proportion des CNE du Transporteur. Le Transporteur estime légitime d'appliquer ce seuil à l'activité dans

son ensemble, plutôt que strictement à ses coûts annuels. Il maintient donc sa proposition d'appliquer le seuil financier sur la durée de l'activité.

À propos du second élément, soit le critère de stabilité des coûts, le Transporteur souhaite simplement mentionner que l'interprétation de la FCEI est erronée et réitère que ce critère doit être constaté sur deux années réelles et, pour être reconnu comme étant observé, cette stabilité doit être confirmée pour les deux années subséquentes, soit l'année de base et l'année témoin projetée (HQT-13, Document 1, R16.1).

En conclusion sur le sujet du budget spécifique, et particulièrement sur les questions des informations requises en soutien de sa demande et sur les critères de classification proposés, le Transporteur soutient respectueusement que la preuve au dossier démontre qu'il fait preuve de rigueur et de diligence dans l'établissement de ce budget, permettant à la Régie d'en juger du bien-fondé. Il constate par ailleurs que le niveau de ce budget, ainsi que son utilisation pour les domaines de maintenance, de protection de l'environnement et de maîtrise de la végétation, n'ont fait l'objet d'aucune contestation de la part des intervenants. De plus, le Transporteur considère avoir démontré qu'il témoigne de transparence et de pragmatisme dans le cadre de sa reddition de comptes sur les activités liées à l'environnement requise par la Régie et qu'il convient de circonscrire l'information fournie par lui en soutien de sa demande de budget spécifique en fonction des sujets y ayant directement trait. Enfin, le Transporteur considère avoir répondu à la demande de la Régie concernant les critères de classification proposés, ceux-ci permettant de porter de façon objective et systématique les coûts appropriés au budget spécifique. En outre, ces critères n'ont pas fait l'objet, dans leur ensemble, de contestation de la part des intervenants.

Le Transporteur demande ainsi respectueusement à la Régie d'accepter de reconduire en 2012 le budget spécifique de 20 M\$ approuvé pour l'année 2011, tel que réparti entre les domaines de maintenance, de protection de l'environnement et de maîtrise de la végétation et d'approuver les critères de classification de coûts à être portés au budget spécifique, tel que proposés.

Services partagés

Sommaire

Le Transporteur a fourni des informations détaillées sur les charges de services partagés et leur évolution. Dans leur ensemble, on constate une faible augmentation relative de 8,4 M\$, soit 2,7 %, de ces charges entre 2010 et 2012. Comparées aux charges de l'année de base 2011, leur croissance en 2012 n'est que de 1,2 M\$, tenant compte de la quote-part des fournisseurs de services partagés au compte d'écart du coût de retraite (- 4,2 M\$).

Les éléments de cette variation qui ne proviennent pas d'une augmentation attribuable à une inflation normale sont les suivants :

- Diminution de 1,4 M\$ du coût de retraite intégré à la facturation interne ;
- Diminution de 2,6 M\$ du rendement sur les actifs des fournisseurs internes.

En excluant ces éléments de variation, les charges de services partagés augmentent de 12,4 \$ entre 2010 et 2012, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 2,1 % expliquée par l'effet combiné de l'inflation des coûts, des projets de croissance ainsi que des efforts des fournisseurs internes à améliorer leurs coûts de fonctionnement.

Le Transporteur considère que cette composante des CNE ne présente aucun enjeu particulier, comme le démontre le très faible nombre de demandes de précisions qu'il a reçues.

6.2 Autres charges (HQT-6, Document 3)

Sommaire

Le Transporteur présente l'évolution globale de 71,7 M\$ entre 2010 (1 043,0 M\$) et 2012 (1 114,7 M\$) des autres charges, dont l'essentiel provient de la charge d'amortissement (84,1 M\$) et des taxes (- 11,6 M\$).

Nonobstant la diminution nette de 28,8 M\$ de l'amortissement d'actifs réglementaires décrite au dossier, l'évolution de la charge d'amortissement découle principalement, soit 86,0 M\$, des mises en exploitation d'immobilisations corporelles.

7 Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1)

Sommaire

Le Transporteur a présenté les informations pertinentes à l'évolution de la base de tarification.

Le solde de fin de l'année de base 2011 est inférieur de 164 M\$ au montant autorisé par la Régie alors qu'il était supérieur de 254 M\$ pour l'année de base 2010 du dossier tarifaire R-3738-2010 précédent.

Cet écart de 164 M\$ s'explique principalement par des reports de mises en exploitation de projets et engendre un gain de rendement sur la base de tarification de 10,9 M\$ de l'année de base 2011, qui compense en partie la perte de rendement de 20,3 M\$ que le Transporteur a absorbée en 2010.

La Régie s'est également intéressée, aux questions 22.1 et 23.1 de sa demande de renseignements numéro 1, aux « *impacts des mises en exploitation sur les écarts entre la base de tarification autorisée et sur le rendement de la base de tarification* » de même qu'à certains écarts plus élevés de certaines mises en exploitation de 2011.

Comme les réponses du Transporteur à ces questions l'indiquent, l'impact sur les revenus requis observé entre 2008 et 2011 est la plupart du temps inférieur à 1 % tandis que certains écarts plus importants sont le résultat d'événements particuliers, imprévisibles et hors du contrôle du Transporteur au moment du dépôt d'une demande tarifaire mais pour des projets dont il doit établir la meilleure projection possible à ce moment, conformément au principe réglementaire établi. Des causes de même nature sont également citées à ses réponses aux questions 24.1 à 24.4 de la même demande de renseignements.

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur ne considère pas être en défaut quant au caractère raisonnable de ses projections.

Actifs réglementaires

L'essentiel de l'évolution des actifs réglementaires doit être lu en relation avec le passage aux IFRS, traité au dossier R-3768-2011.

En effet, un actif réglementaire ATPC/PTPC est créé à compter de 2012 et remplace l'actif au titre des prestations constituées (ATPC) et le passif au titre des prestations constituées (PTPC) jusqu'alors inscrits de façon distincte à l'intérieur des dépenses non amorties et autres actifs de la base de tarification. Selon une décision favorable que la Régie rendrait dans le dossier R-3768-2011, cet actif réglementaire, de l'ordre de 240 M\$, sera amorti sur une période de 12 ans à compter de 2012 pour s'éteindre en 2023, à moins que la Régie en fixe une autre période d'amortissement.

Le solde de la hausse des actifs réglementaires en 2012 par rapport à 2011 provient des frais d'exploitation et d'entretien des postes de départ des producteurs privés concernant les projets des 1^{er} et 2^e appels d'offres de production éolienne, qui ont augmenté de 25 M\$.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

L'AQCIE-CIFQ et l'UC ont commenté chacun à sa façon dans leurs preuves respectives les projections de la base de tarification et leurs effets périphériques et ont recommandé la création de comptes d'écart afin de récupérer les rendements qui en découlent.

Le Transporteur est d'avis que la conception de tout mécanisme de ce type doit être évaluée et élaborée de façon à assurer le respect des principes réglementaires établis par la Régie, sinon à en justifier la modification tout en demeurant conforme au cadre réglementaire qui balise l'action de la Régie dans la réalisation de sa mission, entre autres la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du Transporteur.

La Régie, dans sa lettre du 27 janvier 2012 adressée au Transporteur et à l'UC, a effectivement indiqué que la discussion de questions relatives aux écarts associés aux coûts de projets d'investissement déborde de « *l'appréciation normale des projections du*

Transporteur dans le cadre de l'examen d'une demande tarifaire en menant, à terme, à l'élaboration de nouveaux principes ».

8 Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1)

Sommaire

Le Transporteur a présenté sa méthode de planification du réseau de transport, l'évolution et l'utilisation de son réseau et de ses interconnexions avec les réseaux voisins, une prévision sur 10 ans des investissements en transport et des mises en service ainsi que l'impact tarifaire estimé pour les investissements projetés à l'horizon 2021.

Position d'un intervenant et commentaires du Transporteur

La recommandation 10 de SÉ-AQLPA vise à requérir du Transporteur qu'il dépose annuellement en août « *le nombre annuel de déclenchements de l'automatisme M.A.I.S. sans qu'il n'y ait de perturbation sur le réseau, ceci afin de voir venir tout éventuel besoin d'effectuer des investissements supplémentaires* ».

Précisons tout d'abord que l'automatisme M.A.I.S. (manoeuvre automatique d'une inductance shunt) vise la stabilité de la tension du réseau de transport.

Selon le rapport déposé par cet intervenant au présent dossier, l'absence de publication annuelle de ces renseignements s'est traduite, dans le dossier R-3696-2009 portant sur la mise à niveau du réseau principal, par « *des investissements correctifs imprévus de 259,8 M\$* » et non planifiés, le Transporteur n'ayant géré que tardivement ce que SÉ-AQLPA désigne « *l'anomalie de ces déclenchements intempestifs.* » (p. 36-37).

Le Transporteur considère que cette recommandation 10 doit être écartée par la Régie car elle est redondante et mal fondée.

En effet, comme SÉ-AQLPA l'a constaté lui-même en qualité d'intervenant dans le dossier R-3696-2009⁹, le Transporteur a élaboré dans ce cadre un nouveau critère de sensibilité en tension couvrant le fonctionnement de l'automatisme M.A.I.S., qui fait depuis lors partie de ses critères de conception du réseau.

En outre, contrairement à ce que SÉ-AQLPA allègue,

- il ne s'agissait nullement d'investissements imprévus, non planifiés ou tardifs, comme le démontre clairement la preuve du Transporteur au dossier R-3696-2009 et en particulier sa présentation¹⁰, qui confirme l'implantation de diverses mesures à

⁹ Notamment les informations présentées par le Transporteur lors de la rencontre technique du 28 mai 2009 (pièce HQT-9, Document 1) et les réponses que ce dernier a fournies entre autres aux questions 5a), 5g) et 5h) de SÉ-AQLPA le 16 juin 2009 (pièce HQT-11, Document 1).

¹⁰ R-3696-2009, pièce HQT-9, Document 1, pages 11 et 12.

compter de 2002, afin de ne procéder aux investissements visés par ce dossier qu'au moment judicieux ;

- les déclenchements n'ont pas « *requis des investissements correctifs imprévus de 259,8 M\$* », somme qui correspond au coût total des investissements visés par ce dernier dossier. La portion de ceux-ci attribuable à la stabilité de la tension - auquel sert l'automatisme MAIS – représente quelque 43 M\$¹¹ ou 14 % de ce total.

De plus, le Transporteur rappelle avoir analysé, dans le cadre de sa proposition de remplacement des indicateurs environnementaux dans le présent dossier, le nombre annuel de déclenchements de l'automatisme M.A.I.S. à titre d'indicateur proposé notamment par SÉ-AQLPA (pièces HQT-3, Document 2, Annexe 2 et HQT-3, Document 2.1). Cet indicateur n'a pas été retenu selon la proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale, qui reçoit l'appui de la majorité des intervenants (pièce HQT-3, Document 2.3).

Il constate que néanmoins, SÉ-AQLPA cherche entre autres à obtenir, par le biais d'une majorité de ses recommandations¹², des renseignements visés par des indicateurs analysés mais non retenus selon cette proposition¹³, ou encore des renseignements visés par les indicateurs retenus, mais dont la forme différerait de celle souhaitée par SÉ-AQLPA¹⁴, le tout sans justification suffisante de l'utilité de ces renseignements pour l'examen d'une demande tarifaire par la Régie et les participants. Cette manœuvre n'est pas nouvelle, cet intervenant ayant déjà analysé l'automatisme M.A.I.S. lors du dossier R-3669-2008 – Phase 2.

Pour conclure, le Transporteur souhaite rectifier l'affirmation de SÉ-AQLPA selon laquelle il a refusé de répondre à une question qu'il a posée portant sur les données les plus récentes sur le fonctionnement de l'automatisme M.A.I.S., car il a clairement répondu à sa question 1-27a (pièce HQT-13, Document 9, pages 22-23).

¹¹ R-3696-2009, pièce HQT-9, Document 1, page 7.

¹² Recommandations 5 à 10.

¹³ Voir également, par exemple, l'IC-Végétation et des renseignements sur l'épandage, visés par la recommandation 5 ; la capacité maximale disponible sur le réseau pour accueillir la petite production distribuée ainsi qu'une statistique sur le nombre de fois où la fréquence dépasse le seuil de $\pm 0,5$ Hz affectant les micro-producteurs, visées par la recommandation 9.

¹⁴ Voir par exemple les recommandations 6, 7 et 8 en ce qui touche les déversements.

9 Commercialisation

9.1 Commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1)

Sommaire

Le Transporteur propose de continuer à offrir les services de transport actuellement prévus aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), soit le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en réseau intégré et les services de transport de point à point.

Il propose également de continuer à offrir les services complémentaires pour les services de transport de point à point et en réseau intégré selon les conditions en vigueur. Par ailleurs, aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services complémentaires requis pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.

Dans le cadre de la présente demande, le Transporteur ne propose aucune modification au texte des *Tarifs et conditions* en ce qui a trait aux conditions de service.

9.2 Besoins et revenus des services de transport (HQT-10, Document 2)

Sommaire

Pour l'année 2012, la prévision des besoins de transport à long terme atteint 41 744 MW, en légère hausse de 0,7 % comparativement à la prévision de 41 470 MW acceptée par la Régie pour l'année 2011.

La prévision des besoins et des revenus est présentée comme suit aux pièces HQT-10, Document 2 et HQT-13, Document 1.1 (suite à la mise à jour du coût moyen pondéré du capital du Transporteur) :

• Charge locale	36 710 MW	2 650,8 M\$
• Point à point		370,8 M\$
◦ Long terme	5 034 MW	
◦ Court terme	0,9 TWh	
• Total		3 021,6 M\$

La prévision concernant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est obtenue du Distributeur, selon la pratique des années précédentes. De plus, le Transporteur et le Distributeur ont utilisé la même prévision dans leurs demandes tarifaires respectives.

La prévision pour le service de transport de point à point à long terme tient compte des réservations existantes ou dont le renouvellement est anticipé, permettant de répondre à la

l'exigence de la Régie selon laquelle les besoins du service de transport de point à point à long terme doivent correspondre aux réservations annuelles prévues de ce service.

Pour les services de transport de point à point à court terme, la Régie a demandé au Transporteur de revoir sa méthodologie afin d'améliorer l'acuité des projections. Le Transporteur a utilisé une méthodologie qu'il considère raisonnable et prudente, dans le cadre de laquelle les réservations des clients sont projetées sans qu'elles soient nécessairement confirmées lors de l'établissement de la prévision.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Aux pages 11 et 12 de son mémoire, l'ACEFQ considère, comme il l'a fait dans le cadre de la demande tarifaire 2011 du Transporteur (dossier R-3738-2010), que la marge de manœuvre du Producteur pour exporter l'électricité vers les réseaux voisins est supérieure aux prévisions des besoins des services de transport établies par le Transporteur.

À ce sujet, la Régie a exprimé dans la décision D-2011-039 (paragraphe 357 à 359), les positions de l'ACEFQ et du Transporteur. Le Transporteur maintient que la marge de manœuvre pour exporter (en TWh) n'est pas une hypothèse appropriée pour établir les besoins de transport (en MW) pour une année. Une marge de manœuvre pour exporter ne donne pas nécessairement lieu à une exportation dans l'année visée. De plus, les réservations du service de transport de point à point à long terme permettent au client d'effectuer des exportations en énergie en tout temps, selon le niveau d'utilisation répondant à ses besoins. Pour ces mêmes réservations, la variation de la quantité d'énergie n'augmentera pas les besoins et les revenus de transport. L'ACEFQ ne présente d'ailleurs pas de preuve fondée à l'effet que le Producteur ne pourrait pas réaliser les exportations qu'il vise au cours de l'année 2012 avec les réservations prévues pour les services de transport de point à point.

La prévision des services de transport doit être réalisée de façon prudente et systématique d'une année à l'autre. Il ne serait pas judicieux d'y introduire un élément de spéculation afin d'anticiper des besoins de transport plus élevés, sur la base d'informations liées à la marge de manœuvre et autres ne faisant pas partie des activités de transport.

De plus, une prévision trop élevée des besoins des services de transport de point à point pour une année pourrait entraîner un ajustement au cavalier qui serait appliqué en augmentation des tarifs des services de transport à long terme, conformément aux modalités de disposition du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point adoptées par la Régie. Par exemple, une augmentation notable de la prévision des besoins des services de transport de point à point pour l'année témoin projetée se traduirait par une réduction des tarifs de l'ensemble des services de transport, toutes choses demeurant égales par ailleurs. Cependant, une prévision non concrétisée générerait un écart (portant intérêt au coût moyen pondéré du capital du Transporteur) à combler ultérieurement en très grande partie par le service de transport pour l'alimentation de la

charge locale, dont les besoins de transport continuent de croître, tel qu'il appert de la pièce HQT-9, Document 1, Tableau 11.

Par ailleurs, dans la section des prévisions des besoins de transport à la page 12 de son mémoire, l'ACEFQ présente un tableau intitulé Facture et tarif unitaire de transport. Le Transporteur note que ce tableau est du même type que les tableaux que cet intervenant a présentés lors des demandes tarifaires 2010 et 2011 (dossiers R-3706-2009 et R-3738-2010) en intégrant d'une fois à l'autre la plus récente année.

Les données de ce tableau ne sont pas toutes conformes à celles des demandes tarifaires du Transporteur et des décisions correspondantes de la Régie. Le Transporteur constate qu'il y a plusieurs erreurs dans ce tableau en ce qui a trait aux tarifs, aux besoins, aux revenus et autres et croit préférable de ne commenter que les données de l'année 2012.

En ce qui concerne l'année 2012, l'énergie présentée dans ce tableau pour les services de transport de point à point ne correspond pas à la preuve du Transporteur à la pièce HQT-10, Document 2. En outre, le calcul du facteur d'utilisation de la charge locale pour l'année bissextile 2012 est incorrect. Par ailleurs, l'ACEFQ présente, à la fin de la page 12 de son mémoire, le revenu unitaire des services de transport en ¢/kWh. Le revenu unitaire de 1,521 ¢/kWh ne peut être réconcilié pour le service de transport de point à point à long terme en divisant à partir du tableau les revenus de 370,6 M\$ par l'énergie de 25 264 GWh. Quant aux revenus unitaires présentés par l'ACEFQ en fonction de l'énergie, le Transporteur rappelle que la Régie a accepté depuis sa première demande tarifaire que la tarification soit basée sur la puissance et que les tarifs de transport soient exprimés en \$/kW. Ainsi, les revenus de transport sont déterminés en fonction des MW et non en fonction des GWh. Par ailleurs, en réponse aux affirmations de l'ACEFQ dans la même section en ce qui concerne le tarif horaire et les revenus, le Transporteur précise d'une part que le tarif horaire (en \$/MW/heure) pour le service de transport de point à point n'est pas plus bas, mais qu'il est traduit sur une base horaire à partir du tarif annuel, selon la méthode approuvée par la Régie. D'autre part, contrairement à ce que l'ACEFQ semble indiquer, le Transporteur ne prévoyait pas à la pièce HQT-10, Document 2, page 8, que les revenus des services de transport de point à point diminueraient légèrement entre les années 2011 et 2012.

Enfin, le Transporteur comprend que l'intervenant est libre de présenter son mémoire comme bon lui semble. Cependant, la Régie ne devrait pas prendre en considération ses conclusions fondées sur des données et des analyses incorrectes.

Pour sa part, l'UC s'est interrogé sur la prévision des besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et celle des services de transport de point à point à court terme. Afin d'améliorer l'équité tarifaire entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point de long terme du Transporteur, l'UC recommande à la Régie, à la page 26 de son mémoire, de demander au Transporteur d'étudier des mesures ou modifications de son

processus de travail qui seraient susceptibles d'améliorer la mise à jour des données relatives au besoin de la charge locale qu'il reçoit du Distributeur et entre autres de tenir compte de la prévision des besoins de la charge locale qui sera approuvée par la formation examinant le dossier tarifaire du Distributeur. Selon l'UC, le Transporteur devrait soumettre à la Régie les propositions à cet effet dans son dossier tarifaire de 2013.

Le Transporteur soutient qu'il présente à la Régie la prévision du service de transport pour l'alimentation de la charge locale la plus juste possible, qui respecte le principe de l'année témoin projetée. Cette prévision, obtenue du Distributeur, est celle dont le Transporteur dispose lors du dépôt de sa demande tarifaire. De plus, pour l'année 2012, le Transporteur et le Distributeur ont présenté la même prévision dans leurs demandes tarifaires respectives.

Le Transporteur se questionne quant à la recommandation d'étudier des mesures ou modifications de « *son processus de travail* » qui seraient susceptibles d'améliorer la mise à jour des données relatives aux besoins de transport du service de transport pour l'alimentation de la charge locale qu'il reçoit du Distributeur. L'étude d'éventuelles mesures imposerait un fardeau autant au processus de travail du Transporteur qu'à celui du Distributeur, qui est responsable de l'établissement de la prévision. De plus, compte tenu de l'échéancier et des étapes requises pour la préparation d'une demande tarifaire, incluant l'intégration de nombreux intrants, le Transporteur ne peut viser à recevoir une mise à jour de la prévision dans un court laps de temps avant le dépôt à la Régie.

En ce qui concerne la prévision des besoins des services de transport de point à point à court terme, l'UC recommande à la Régie, aux pages 29 et 30 de son mémoire, de demander au Transporteur de lui rapporter dans les prochains dossiers tarifaires les améliorations ou détériorations en termes de précision des résultats de sa prévision des besoins des services de transport de point à point à court terme et de lui proposer les changements ou raffinements méthodologiques appropriés, le cas échéant. À cet égard, le Transporteur note que la Régie a déjà demandé que les écarts entre la prévision et le réel soient expliqués. Quant aux changements ou raffinements requis, le cas échéant, pour l'établissement de la prévision, le Transporteur soutient avec égards qu'il agit de façon prudente et raisonnable. Par ailleurs, le Transporteur tient à rappeler que, depuis plusieurs années, il commercialise sur le site OASIS, en service non ferme à court terme, la capacité réservée en service ferme qui n'a pas été utilisée par les clients. Ces revenus peuvent profiter à la charge locale lorsqu'ils sont supérieurs à la prévision. De plus, tel que reconnu par la Régie, les besoins des services à court terme sont tributaires de divers aléas, ce qui rend extrêmement difficile d'augmenter de façon significative l'acuité des projections. Dans ce contexte, le Transporteur prie la Régie de ne pas augmenter son fardeau de preuve en lui imposant un tel suivi.

Enfin, le Transporteur est d'avis que la prévision des besoins de transport qu'il propose est raisonnable et que la Régie peut l'accepter telle qu'elle est exposée à la pièce HQT-10, Document 2. La prévision des revenus, présentée à la même pièce, découle de l'application des tarifs à la prévision des besoins de transport.

10 Répartition du coût du service (HQT-11, Documents 1 et 2)

Sommaire

Le Transporteur effectue la répartition du coût du service pour l'année 2012 conformément aux décisions antérieures de la Régie. Il propose également des facteurs de répartition pour les nouvelles rubriques découlant de la présente demande, soit la rubrique Actif réglementaire (ATPC/PTPC), Compte d'écart du coût de retraite et Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, tel qu'il appert de la pièce HQT-11, Document 2, page 5.

Positions d'intervenants et commentaires du Transporteur

Dans son mémoire, pages 19 et 20, l'ACEFQ pose des questions sur les trois facteurs de répartition, mais ne présente pas d'analyse ou de proposition concrète. Le Transporteur souhaite formuler les commentaires suivants à cet égard en rappelant certains éléments en ce qui a trait aux facteurs de répartition.

En ce qui concerne la rubrique Actif réglementaire (ATPC/PTPC), le Transporteur souligne que le facteur de répartition qu'il propose est identique à celui utilisé antérieurement pour les rubriques Actif au titre des prestations constituées et Passif au titre des prestations constituées, tel qu'il appert de la pièce HQT-13, Document 10, réponse à la question 9.1. Le Transporteur tient à préciser que les coûts de retraite et des avantages complémentaires à la retraite sont directement liés à la masse salariale.

Quant à la rubrique Compte d'écart du coût de retraite, le Transporteur indique à la pièce HQT-13, Document 10, réponse à la question 9.1, que le facteur de répartition concernant le compte d'écart du coût de retraite est identique à la répartition faite antérieurement du coût de retraite. Cette façon de procéder est appropriée compte tenu que la méthode de répartition du coût de retraite n'est pas modifiée.

Enfin, pour la rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, le Transporteur précise, comme il l'a fait à la pièce HQT-13, Document 3, réponse à la question 57, que le nouveau compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement vise à y inscrire uniquement le rendement attribuable aux stocks d'équipements.

L'UC mentionne à la page 32 de son mémoire qu'à son avis, la proposition du Transporteur relativement aux facteurs de répartition se rapportant aux rubriques Actif réglementaire ATPC/PTPC, Compte d'écart du coût de retraite et Compte de frais reportés relatif à

l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement est appropriée. En considérant que le Transporteur n'a effectué aucun changement relatif à la méthodologie de répartition du coût de service, l'UC n'a aucune recommandation sur ce sujet.

Le Transporteur soutient que les facteurs de répartition qu'il propose pour les trois rubriques précitées sont appropriés pour la répartition des coûts et que la Régie devrait les retenir.

11 Tarification des services de transport (HQT-12, Documents 1, 1.1 et 3)

Sommaire

Le Transporteur présente l'actualisation des tarifs de transport pour tenir compte des revenus requis additionnels de 12,2 M\$ (suite à la révision du coût moyen pondéré du capital) par rapport à ceux approuvés par la Régie pour l'année 2011. Le Transporteur demande à la Régie d'approuver pour l'année 2012 les tarifs des services de transport de point à point, en réseau intégré et pour l'alimentation de la charge locale, les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point et en réseau intégré ainsi que le taux de pertes. Le cavalier applicable aux services de transport à long terme est également déposé pour approbation.

Le tarif annuel de 72,21 \$/kW/an proposé par le Transporteur pour l'année 2012 représente une réduction de 0,3 % par rapport au tarif annuel pour l'année 2011 de 72,45 \$/kW/an, sans considération du cavalier. De plus, le tarif annuel proposé pour l'année 2012 est inférieur au tarif annuel de 72,91 \$/kW/an approuvé par la Régie pour l'année 2001.

Par ailleurs, les tarifs proposés des services complémentaires pour les services de transport de point à point et en réseau intégré sont légèrement inférieurs à ceux pour l'année 2011. Le taux de pertes n'est pas modifié. Le cavalier proposé est applicable jusqu'au 31 décembre 2012 pour le service de transport de point à point à long terme et le service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

Les tarifs de transport et des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier sont établis conformément aux décisions de la Régie. Les tarifs de transport permettent au Transporteur de récupérer l'ensemble des revenus requis pour l'année 2012. Les tarifs, le cavalier et le taux de pertes sont présentés plus amplement aux pièces HQT-12, Documents 1, 1.1 et 3.

Le Transporteur est d'avis que les tarifs des services de transport pour l'année 2012, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, proposés dans le cadre de la présente demande, sont justes et raisonnables et prie respectueusement la Régie de les approuver.

Position d'un intervenant et commentaires du Transporteur

À la page 34 de son mémoire, l'UC conclut que la facture de transport pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale ainsi que les tarifs de transport pour les services de transport de point à point dépendent pour l'année 2012 grandement des résultats de l'examen des revenus requis projetés et de la prévision des besoins de transport, compte tenu qu'aucun changement de la méthode d'établissement des tarifs ne soit admis comme sujet à débattre dans le présent dossier.

Le Transporteur souligne, tel qu'il appert de sa preuve, que la méthode retenue par la Régie pour l'établissement des tarifs a été appliquée et réfère la Régie à sa preuve et aux sections précédentes de l'argumentation traitant des revenus requis et des besoins de transport.

12 Conclusion

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. Il est également d'avis que ses propositions sont raisonnables et en continuité avec ses demandes antérieures devant la Régie et qu'elles méritent d'être retenues.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente demande pour l'année témoin projetée 2012 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur les éléments spécifiés dans sa requête du 1^{er} août 2011.