

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

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

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

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

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

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

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

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

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

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

Lettre de présentation de la requête signée par Me Yves Fréchette, 01/08/2011
« En ce qui concerne le suivi demandé par la Régie quant au compte d'écarts du coût de retraite, le Transporteur propose, pour des fins de cohérence et d'allègement réglementaire et en raison des précédents à ce sujet, que les modalités de disposition de ce compte d'écarts (pièce HQT-4, Document 3) soient étudiées dans le cadre de la demande tarifaire 2012-2013 du Distributeur, soit le dossier R-3776-2011, et que le traitement réglementaire qui en découlera soit également applicable au Transporteur. »

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

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

Présentation de la demande du Transporteur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D.3.d : Expliquez-nous en quoi les mises en services sont représentatives du niveau d'activité d'HQT, plutôt que les dépenses d'investissements et les

dépenses de maintenance, ou encore les heures de travail vouées à l'exploitation et aux investissements.

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

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

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

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

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

(pages 10 et 11) « Sur le plan des charges, le Transporteur entend continuer à livrer des résultats surpassant les cibles d'efficacité fixées. À la base, l'intégration à l'approche globale de type paramétrique d'un objectif d'efficacité de 1 % des CNE dont la gestion est sous le contrôle du Transporteur permet d'assurer que sa performance sera améliorée. Pour les années 2010 à

2011, les mesures d'efficacité du Transporteur ont permis de réaliser une efficacité supplémentaire de 14,5 M\$ par rapport aux cibles annuelles, avec récurrence. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D. 8.a : Relativement aux entreprises canadiennes, participant aux travaux de COPE (Committee On Performance Excellence), fournissez-nous des données comparatives

concernant la rigueur du climat et la densité de population ainsi que l'importance de chaque niveau de tension utilisé dans leur réseau de transport d'électricité.

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

(page 7) « Le Transporteur a d'ailleurs donné des exemples d'investissements évités grâce à la planification intégrée dans ses demandes tarifaires antérieures. À la suite de ses réflexions, le Transporteur en est venu à la conclusion que la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire. De ce fait, il n'apparaît plus opportun, de l'avis du Transporteur, de suivre les investissements évités.

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

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

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

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

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

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

D.10.c : Justifiez le fait que le ratio Coût/Valeur des actifs varie beaucoup d'une année à l'autre (par ex. pour HQT 5,4% en 2006 vs 4,7% en 2008, soit une

réduction de 13% dans le ratio; est-ce que les changements comptables ou les changements dans la structure de coût, comme le transfert d'actifs en télécom ou autre, peuvent expliquer ces variations) et que ce ratio n'évolue pas toujours dans le même sens pour HQT et les autres entreprises.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Référence pour les prochaines questions : *HQT-3, Document 1.1* ***Efficience du groupe Technologie***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conventions, méthodes et pratiques comptables

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Section 2.3, p. 8) D. 28.b : Pourquoi ne pas faire livrer les équipements à l'année 4 directement du fournisseur, si vous avez des engagements fermes de la part du fournisseur vous ne devriez pas avoir de délai de livraison et cela vous éviterait des coûts de stocks et de déplacement ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

hausse des charges en sécurité industrielle.

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

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

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

D. 46 : Justifier en détail ce besoin supplémentaire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Référence pour les prochaines DDR : HQT-10, Document 1 ***Commercialisation des services de transport***

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

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

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

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

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

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

(p. 5) « Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement
Cette nouvelle rubrique est attribuée aux différentes fonctions sur la même base que les Matériaux, combustible et fournitures, soit selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation et les actifs incorporels nets de l'année concernée. »

D. 57 : dans votre système comptable est-ce que le type d'équipement (poste-ligne selon la tension...) et la fonction auquel est appelé à servir est identifié ? Pourquoi ne pas allouer de manière plus fine ce genre d'équipements ?

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

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

Questions sur les IPE (Indicateurs de Performance Environnementale)

La Régie n'a pas encore indiqué si elle permettrait de questionner HQT sur ce sujet, nous soumettons nos questions en attente d'une réponse de la Régie. Après avoir lu le compte rendu de la séance de travail du 7/10/2011 nous soumettons ces DDR.

Référence pour les questions qui suivent : [Les indicateurs de performance Environnementale Séance de travail avec la Régie de l'énergie et les intervenants – 7 octobre 2011, HQT](#)

(page 8) 1) HQT doit-elle évaluer les coûts que représentent les enjeux et les objectifs environnementaux et faire approuver ces enjeux et coûts par la haute direction d'H.Q. et par l'actionnaire (via le Plan stratégique) ?

(page 10) 2) Les priorités ont-elle été décidées au préalable par le CA d'H.Q. ? H.Q. a-t-elle sondé ses clientèles afin de connaître leurs préoccupations et définir les priorités en tenant compte de ces priorités

(page 11) 3) L'adhésion à la norme ISO 14 001 demeure-t-elle volontaire pour HQT ? Est-ce que c'est H.Q. dans son ensemble qui adhère à la norme ou ses divisions selon le choix de chaque division ? En quoi consiste la Vérification externe ?

(page 12-13) 4) La protection de la population contre les émissions électromagnétiques des lignes et postes constitue-t-elle une priorité pour HQT ? Quelles sont les lois et règlements qu'H.Q. doit respecter à cet égard ?

(page 15) 5) L'acceptation sociale est-elle nécessaire pour réaliser un projet en transport ? À quel moment et comment faites-vous pour vérifier et mesurer l'acceptabilité sociale (ex. modification du projet poste Limoilou après la contestation de la population de Limoilou à Québec, malgré son autorisation par la Régie de l'énergie)

(page 15) 6) Soumettez-nous un exemplaire de la politique environnementale d'H.Q. et votre plus récente et complète *Déclaration de principes environnementaux (p. 10 et 14).*

(page 18) 7) Doit-on aussi d'éviter de contaminer l'air ? et des émissions électromagnétiques ?

(page 23) 8) Soumettez-nous un document détaillant le système de gestion environnementale appliqué par HQT, un exemple récent d'évaluation de conformité externe, d'audit interne et de suivi de non-conformités et d'événements avec les plans d'action et un exemple d'attestation indépendante sur le rapport des indicateurs environnementaux (page 22) et de certificat d'enregistrement, page 22) ?

(p. 30) « Ces IPE correspondent à la zone de convergence entre les enjeux ou objectifs environnementaux des intervenants et les directives de la Régie (impacts sur les coûts et reddition de compte non dédoublée) et ce, au moindre coût pour HQT. »

9.a) Que veut dire au moindre coût pour HQT (coût de suivi, coût de protection environnementale) ?

9.b) Faites nous la liste complète de tous les enjeux et objectifs environnementaux d'HQT (ou fournissez nous une référence répondant pleinement à cette question) et indiquez-nous pourquoi vous avez fait le choix de ces trois en particulier ?

(p. 31) tableau 10 : Indicateurs de performance environnementaux aux fins réglementaires proposés par HQT

- 10.a) La superficie totale des emprises à entretenir : correspond t-elle à la superficie totale sur tout le réseau de transport ou à la superficie à entretenir une année donnée considérant un cycle d'entretien ?
- 10.b) Quel est le cycle d'entretien des emprises ?
- 10.c) Donnez-nous la superficie totale apparaissant au graphique du bas à gauche de la page 31. La superficie totale est-elle fixe de 2007 à 2010 ou si elle augmente avec les années avec l'expansion du réseau de transport ?
- 10.d) Serait-il pertinent de fournir aussi les quantités de phytocides utilisés par an ? Justifiez votre réponse.
- 10.e) Y a t'il chez HQT des déversements dans l'environnement planifiés ? si oui pourquoi ne pas en faire rapport ?
- 10.f) Pourquoi ne pas fournir les quantités totales déversées par année ?
- 10.g) Pourquoi ne pas présenter distinctement les résultats pour les matières résiduelles dangereuses ?
- 10.h) Les achats correspondent-ils nécessairement aux quantités utilisées dans l'année ou si HQT peut stocker les produits sur plus d'une année ?
- 10.i) Ne serait-il pas pertinent de fournir les quantités totales utilisées de MR (matières résiduelles), dont celles dangereuses, et d'huiles isolantes minérales utilisées, pour qu'on puisse déduire les pourcentages récupérés/réemployés ?
- 10.j) Pourquoi ne pas fournir au graphique les quantités recyclées ?
- 10.k) Y a t'il d'autres sortes d'huiles utilisées qui ont des impacts environnementaux ?

16.b) HQT a t-elle réalisé un balisage sur les indicateurs environnementaux et les objectifs requis par les agences de réglementation dans les autres juridictions au Canada et aux USA ? Si oui déposez ce balisage.

16.c) Pour les 4 années indiquées aux 2 graphiques donnez nous les coûts associés à la gestion, au suivi et à la certification environnementale pour HQT, ainsi que les coûts associés aux activités représentées par les 3 indicateurs environnementaux, avec les objectifs poursuivis et le degré d'atteinte des objectifs ?

(p. 32) **La maîtrise intégrée de la végétation (MIV)**

Soutient l'objectif d'appliquer le bon mode au bon endroit, au bon moment

Vise l'atteinte d'une stabilité du cycle de MIV

Permet de générer des impacts positifs (*exemple*: réduction des interventions donc réduction des coûts de matières premières, de transport, de main-d'oeuvre, etc.)

17) Le fait de ne pas utiliser de phytocides implique t-il des risques plus élevés en terme de continuité de services ? cela implique t-il coûts plus élevés pour traiter mécaniquement les emprises ?

(p. 33) La gestion améliorée des MR et des HIM

Permet de réduire à la source les impacts sur l'environnement

Entraîne une diminution des coûts d'approvisionnement et de traitement

Génère des impacts directs sur la réduction de l'utilisation des matières premières

18) La récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM reviennent-ils toujours moins cher que l'achat de produits neufs ? L'achat de produits récupérés/recyclés et réemployés de fournisseurs externe est-elle une activité encouragée ? cela peut-il impliquer des coûts plus élevés que l'achats de produits neufs ?

(page 34) 19) HQT fait elle spécifiquement rapport au Min. de Env. sur les déversements de plus de 4 000 litres ? HQT pourrait t-elle présenter le total des déversements, de moins de 4 0000 litres. Comparer les coûts de mitigation des déversements de - de 4 000 litres avec les coûts de mitigation des déversements de plus de 4 000 litres ? Combien de déversements et de litres déversées pour ces deux catégories de déversement de 2007 à 2010 ?

(p. 35) Le Transporteur a analysé les propositions des intervenants SÉ-AQLPA et GRAME (dossier R-3738-11 pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1).

Source : Le tableau A2-1 de l'annexe 2, *HQT-3, Doc. 2, Demande R-3777-2011 résume cette analyse.*

(Tableau, p. 36 à 40) Les rapports à un organisme gouvernemental sont-ils tous accessibles publiquement (à vérifier avant) ?

P. 38 : HQT a t'elle son mot à dire sur l'efficacité énergétique des bâtiments et véhicules utilisés par HQT ? une plus grande efficacité énergétique ne permettrait-il pas de réduire les coûts d'HQT ?

(p. 39) IC de continuité lié à la végétation (inclut actuellement dans la catégorie autres) : cet indicateur n'est-il pas pertinent pour évaluer la performance des activités d'émondages et entretien des emprises de transport d'HQT ?

(p. 40) Les variations de fréquence et de voltage n'entraînent pas des défaillances et bris d'équipements des clientèles d'HQ ? La réparation et le remplacement d'équipement n'implique t'il pas des coûts économiques et environnementaux pour la société ?

Richard Dagenais, analyste pour l'ACEF de Québec.