

**Preuve de l'ACEF de Québec**  
portant sur les tarifs et conditions de  
services d'H.Q Transport 2012

(R-3777-2011)

**6/12/2011**

# Plan du mémoire

Introduction : enjeux et objectifs poursuivis par l'ACEF de Québec.....	3
1) Performance HQT, indicateurs d'efficience et qualité balisage.....	4
2) Prévisions économiques et énergétiques .....	10
3) Revenu requis et dépenses de transport.....	13
4) Modalités de disposition des comptes .....	17
5) Répartition des coûts de transport.....	19
6) Investissements et état du réseau de transport	20

## **Introduction : enjeux et objectifs poursuivis par l'ACEF de Québec**

Nous traiterons dans le présent mémoire de preuve, de la requête tarifaire d'HQT (Hydro Québec Transport) en nous attardant sur la performance et les rapports de balisage soumis par le Transporteur (HQT).

Puis nous discutons des prévisions de taux d'inflation et des besoins de transport d'HQT.

Par la suite nous discutons de divers éléments du revenu requis et de dépenses.

Nous traitons aussi des modalités de disposition des comptes d'écarts de retraite et des comptes de dépenses d'investissement, non encore autorisés, de plus de 25 M\$.

Par la suite nous discutons rapidement des propositions d'HQT en matière de répartition des coûts de transport puis terminons par des commentaires sur l'impact tarifaire des investissements et l'état du réseau de transport.

Nos recommandations finales seront présentées dans le cadre de notre argumentation finale.

Vous remerciant de votre attention.

## 1) Performance HQT indicateurs d'efficience et qualité balisage

- Nous devrions nous prononcer sur le choix des indicateurs environnementaux d'ici la mi-décembre tel que proposé par la Régie de l'énergie.

### Suivi des décisions de la Régie (HQT-1 doc. 3)

- a) HQT n'a pas soumis le rapport sur l'état d'avancement du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements (HQT-3 doc. 1, p. 6 et rép. À la Régie HQT-13 doc. 1, R. 4.1 à 4.3) mais s'est contenté de soumettre les grandes conclusions du travail de ce comité, ce que nous considérons insatisfaisant.
- b) De même HQT n'a pas discuté du développement d'indicateurs de performance du COPE (ACÉ) pondérés en fonction du niveau de tension des lignes et postes.
- c) HQT n'a pas non plus proposé d'amélioration des projections de la masse salariale et du temps supplémentaire se déclarant satisfait de ses prévisions en la matière (HQT-6 doc. 2 et réponses à la Régie).
- d) De même HQT n'a pu identifier de frais corporatifs sur lesquels il pouvait exercer un contrôle (HQT-6 doc. 1).
- e) HQT indique avoir modifié sa méthode de prévision des besoins de transport de point à point (HQT-10, Doc. 2), mais nous considérons insatisfaisant les explications et justifications fournies par HQT, nous revenons sur cela à la section 2).

### Performance relativement au contrôle des charges d'exploitation nettes et des charges totales

Évolution coûts totaux HQT-3 doc. 2	2001	2010	2012			
Base tarif.	14 192	16 666	17 539			
Rend. Base %	9,71%	7,81%	7,18%			
Rev. Requis total	2 586,0	2 999,0	3 080,6			
Taxes	174,2	101,4	89,8			
Requis-taxes	2 411,8	2 701,9	2 970,7			
Capacité réseau en MW	36 585	42 391	44 813			
Km circuit	38 819	40 259	40 430			
Km lignes	32 273	33 453	33 595			
Énergie transitée	179 665	204 665	210 074	Hausse	Hausse	Hausse
				2012/2001	2010/2001	2012/2010
Rev. Requis - taxes avec Rendement 2011	2 053	2 596	2 971	44,7%	26,5%	14,4%
Capacité réseau MW	36 585	42 391	44 813	22,5%	15,9%	5,7%
Coût total-taxes/kW (\$/kW)	56	61	66	18,2%	9,2%	8,2%
Km circuit	38 819	40 259	40 430	4,1%	3,7%	0,4%
Coût total-taxes/km circuit (M\$/km)	0,053	0,064	0,073	39,0%	22,0%	13,9%
Énergie en TWh	179 665	204 665	210 074	16,9%	13,9%	2,6%
Coût total-taxes/TWh (¢/kWh)	0,00	0,00	0,00	23,8%	11,0%	11,5%
IPC Québec 2002 = 100	98	114,8	119,4	21,8%	17,1%	4,0%
IP Industriel Canada 2002 = 100	100,0	109,5	114,7	14,8%	9,6%	4,8%

Selon HQT le tarif de transport a évolué beaucoup moins vite (9,7% entre 2001 et 2012) que l'inflation au Canada (24,19%, selon HQT-13 doc. 1 page 8). De même les charges totales ou d'exploitation nettes de transport, divisées par la capacité du réseau, auraient évolué entre 2001 et 2012 (voir HQT-3 doc. 2, pages 11 et 13) soit de 1,24% et 1,23% respectivement, beaucoup moins vite que l'inflation au Canada (24,19%).

Par contre si les charges totales sont ajustées pour enlever l'effet de facteurs qui sont hors de contrôle d'HQT, comme par exemple la baisse des taux d'intérêt ou les changements organisationnels au sein d'HQT qui affectent l'évolution des CNE, alors le portrait diffère passablement de celui dépeint par HQT.

Le tableau ci-haut indique que le revenu requis-taxes par unité de capacité du réseau (en utilisant le taux de rendement sur la base de 2012, pour 2001 et 2010) a augmenté de 18,2% entre 2001 et 2012, contre une inflation au Québec (plus représentatif de la situation économique du Québec, territoire de desserte d'HQT) de 21,8% dans la même période. Entre 2010 et 2012 le coût unitaire uniformisé augmente de 8,2% contre une inflation dans la période de 4% au Québec.

De plus ce coût total unitaire a augmenté plus vite que l'indice de prix industriel au Canada par exemple (14,8% de 2001 à 2012). Donc HQT a fortement profité de la baisse des taux d'intérêt, de sorte que sa performance véritable est beaucoup moins appréciable que ce que laisse entendre HQT.

Évolution des CNE après et avant transfert des actifs de télécoms en 2008							Hausse	Hausse
CNE en M\$	2001	2007	2008	2010	2011	2012	2012/2001	2012/2010
Charges d'exploitation nette	574,2	733,6	638,6	639,3	634,4	694,8	21,0%	8,7%
CNE excluant transfert actifs télécoms	574,2	733,6	759,8	760,6	754,8	826,7	44,0%	8,7%
IPC Québec 2002 = 100	98	110,4	112,7	114,8	118,1	120,4	22,9%	4,9%
CNE 2008 : R-3640-07 HQT-5 doc. 2, p. 4								
Capacité réseau en MW	36585	41649	41834	42391	43448	44813	22,5%	5,7%
CNE/kW avec transfert	15,695	17,614	15,265	15,081	14,601	15,504	-1,2%	2,8%
CE/kW sans transfert	15,695	17,614	18,162	17,943	17,373	18,447	17,5%	2,8%

Il serait possible de considérer l'impact sur les CNE du plus récent transfert aux mains d'HQT d'actifs de télécommunication en 2010, mais on se limite ici à montrer l'impact du transfert des actifs de télécom de 2008 sur l'évolution des CNE d'HQT; on observe qu'avant transfert les CNE/kW auraient évolué (17,5% entre 2001 et 2012, vs 2,8% entre 2010 et 2012) à un rythme légèrement inférieur à l'inflation au Québec (17,5% entre 2001 et 2012, supposant un taux d'inflation de 2% en 2011 et 2012, et 4,9% entre 2010 et 2012).

### L'objectif de gains d'efficience pour 2012

(HQT-3 doc. 1, page 17) « Le Transporteur souligne que les gains d'efficience 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-3 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'efficience de 1% de ses CNE sous son contrôle de gestion et prévoit ainsi réaliser des gains d'efficience de l'ordre de 6,6 M\$.

\* Nous observons qu'HQT dépasse largement son objectif de gain d'efficience en 2010 et 2011, tout comme HQT obtient des profits plus élevés que ceux autorisés en 2009 et 2010 (voir section 3, où HQT est avantagé. De plus de 80 M\$ pour chacune de ces deux années). Nous considérons que l'objectif de gain d'efficience sur les charges d'exploitation devrait être relevé à 2% des CNE ajustées et considérons que le fait que la structure de coût d'HQT soit stable ne peut justifier le maintien de cet objectif au niveau de 1%. En effet il demeure selon nous des gisements d'économie chez HQT, dans la structure actuelle des coûts qu'il faut exploiter plus rigoureusement. L'objectif corporatif pour 2011 relativement aux CNE ajustées vise comme idéal une réduction des charges de plus de 1%, contrairement à 2010 (HQT-3 doc. 2, page 30, la cible est de 711 M\$ et l'idéal de 685,3 M\$ soit 3,61% de moins que la cible qui inclut déjà le 1% de gains d'efficience). Voir aussi rép. Aux DDR de la Régie (HQT-13 doc. 1, R. 3.1 à 3.3)

\* Nous considérons souhaitable qu'HQT ait des objectifs clairs d'amélioration relativement aux coûts des onvrstissements (qui entraînent au moins 75% des coûts de service d'HQT), mais le fait que 25% des dépenses soient occupées par les CNE n'empêche nullement de cibler des gains d'efficience aux charges de 2% par année, ce sera alors 2% relativement à 25% des coûts totaux.

Ce n'est pas parce que la planification intégrée des investissements est devenue pratique courante qu'HQT ne peut évaluer pour chaque projet visé les gains obtenus (en terme de coûts évités), relativement à l'ancienne approche (HQT-1 doc. 1, page 6-7).

### Les objectifs corporatifs (HQT-3 doc. 2)

(HQT-3 doc. 2, p. 32) « Conformités aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC : Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a révisé le périmètre de cet objectif de conformité pour l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de non-conformité n'affectent plus l'objectif, ce qui en facilite leur déclaration. Ceci permet donc une connaissance et une correction rapide des non-conformités avant qu'elles aient un impact sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet objectif est reconduit en 2011 en excluant les non conformités déclarées par le Transporteur »

Nous ne sommes pas convaincus que le fait de ne plus tenir compte des non conformités volontaires dans l'objectif corporatif permettra la fiabilité du service. D'une part le NERC ou le NPCC doivent être informés de toute non-conformité (HQT-13 doc. 11, R. 5.10) d'autre part le fait d'avoir à prendre ne compte dans l'objectif de toutes les non-conformités est un incitatif à être plus proactif et à être plus transparents relativement aux questions de fiabilité face à la Régie et aux intervenants. Donc à priori nous sommes contre le retrait des non-conformité volontaires. À tout le moins si la Régie accepte la proposition d'HQT, les seuils, cibles et idéaux devraient être réajustés (voir HQT-13 doc. 1, R.5.1).

L'objectif de contrôle des coûts (HQT-3 doc. P. 30) n'apparaît pas être directement dans l'intérêt des clientèles, car la réduction des charges à court terme profite à l'actionnaire et peut être obtenu en réduisant les services aux clientèles ou certaines activités d'entretien maintenance etc..

L'objectif lié au nombres de projets approuvés par le comité sectoriel d'HQT devrait être mieux justifié, par exemple la politique d'ajout au réseau a été développé par ce comité mais refusé par la Régie de l'énergie. De même l'objectif lié au nombre de projets d'investissement mettre en service, devrait être mieux justifié et l'idéal devrait être le nombre total de projets jugés pertinents pour les clientèles (10 en 2011 et non 8, alors qu'en 2010 l'idéal était de 8 projets sur 8, HQT-3 doc. 2, page 29).

Les cibles idéaux nous apparaissent peu élevés considérant qu'en 2010, le maximum de points a été atteint.

### Indicateur de performance global du COPE (ACÉ)

HQT propose (HQT-1 doc., 1, pages 11 et 13) un indicateur de coût global pour juger de sa performance, et comparer sa performance à celle de d'autres transporteurs d'électricité au Canada, plutôt que d'évaluer ponctuellement les gains des projets d'efficacité (HQT-1 doc. 1, page 10, voir aussi HQT-13 doc. 1, rép. 1.2 à 2.1). HQT nous indique que divers facteurs la désavantage relativement aux autres entreprises participant à COPE (rigueur du climat, densité de population, utilisation de la très haute tension). Mais HQT n'a pu prouver ses dires (HQT-13 doc. 2, rép. 8a) alors que sa proposition d'indicateur global constitue un enjeu dans la présente cause et nous considérons qu'HQT doit prouver que cet indicateur est fiable, pertinent et stable dans le temps.

HQT nous indique que le réseau THT présente des avantages (équipements plus coûteux mais procurant une plus grande capacité de transport et moins de perte électrique) : (HQT-13 doc. 2, rép. 8.b) « **Pris individuellement, les équipements à très haute tension sont plus coûteux que les autres. Cependant, ils procurent une plus grande capacité de transport de l'électricité. De plus, transporter l'électricité à très haute tension a l'avantage de réduire de façon importante les pertes électriques sur le réseau. Il en ressort qu'il est souvent avantageux de bâtir un réseau à très haute tension. Des études technico-économiques, qui prennent en compte le coût des équipements et la valeur des pertes électriques évitées, sont réalisées par les planificateurs du Transporteur afin de choisir le niveau de tension approprié.** »

Donc rien ne prouve que le coût unitaire de la THT soit plus élevée, le contraire nous apparaît fort plausible. Bien sûr au Québec la THT peut être utilisée sur de très longues distances, mais cela est un facteur différent à prendre en compte, pour faire profiter les clientèles de la production hydroélectrique du nord à bas coût.

HQT nous indique (HQT-13 doc. 2, rép. 10.a) qu'il n'y a pas de lien de causalité entre l'indice de fiabilité T-SAIDI, et le ratio Coût (d'exploitation/maintenance/administration/ d'investissement en pérennité) sur valeur brute des actifs. HQT ne nous a pas fourni les

intrants de base (Coût, versus valeur des actifs) mais seulement le ratio Coût/valeur des actifs, ce qui ne nous permet pas de juger de la pertinence de l'indicateur de coût et des différences entre terme de coût et de valeur des actifs. Selon HQT plus l'indice de coût est faible et plus le T-Saidi est faible, plus une entreprise est performante (HQT-1 doc. 1, p. 11). Mais nous considérons cette position comme non fondée, car pour un niveau de coût donnée, plus la valeur des actifs (c'est le cas pour un réseau plus étendu et aussi plus moderne, ce qui normalement entraînerait des coûts d'entretien et d'investissement plus faibles, et considérant l'inflation sur le prix des équipements) est importante plus le ratio sera faible et plus une entreprise devrait être considérée performante, ce qui à priori n'est pas nécessairement souhaitable (une entreprise pourrait surinvestir un certain nombre d'années, relativement aux autres avec lesquelles elle se compare). Les entreprises incluses dans le composite de COPE sont « **Les entreprises incluses dans le composite sont AltaLink, BC Hydro, Hydro One, Hydro-Québec TransÉnergie, Manitoba Hydro, Énergie NB, Newfoundland Power, SaskPower. Ensemble, ces entreprises couvrent plus de 85 % du réseau de transport d'électricité du Canada.** »

\* HQT doit d'abord prouver que son indice de prix est fiable, pertinent et stable, ce dont on n'est pas assuré considérant les variations de l'indice observées sur quelques années tant pour HQT que pour le composite (HQT-13 doc. 2, D. 10.b). Il faudrait nommément comparer les caractéristiques des entreprises pour certains facteurs (rigueur du climat, densité de population, utilisation de la très haute tension etc.)

\* De même HQT doit démontrer que l'indice T-Saidi (durées d'interruptions par point de livraisons sans que l'on pondère en fonction de l'importance des points de livraison ou que l'on considère le nombre de clients desservis) est bien représentatif de la fiabilité et de la qualité de service en transport d'électricité, ce dont nous n'avons pas la preuve, relativement à un indice comme l'IC, corrigé ou non, ou d'autres indices reconnus.

\* Plusieurs facteurs peuvent affecter un indice de fiabilité selon HQT (HQT-3 doc. 3, p. 18)

\* HQT ne devrait pas redresser (HQT-13 doc. 1, R. 6.1) les indices pour tenir compte d'événements exceptionnels (pannes exceptionnelles, mise en service importante...) à moins de nous prouver que les autres entreprises comparées en ressortent vraiment avantagées, ce qui n'est pas prouvé considérant les multiples facteurs qui peuvent jouer de part et d'autre. On ne sait pas s'il serait préférable de pondérer l'indice de coût en fonction du niveau de tension utilisé (HQT-13 doc. 2, rép. 10.b).

\* Juger de la performance d'HQT relativement à ses choix d'investissement en pérennité sur la base du pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage à risque ne nous apparaît pas souhaitable (voir nos DDR en HQT-13 doc. 2, D. 12.a à 12.d, cela pourrait pousser HQT à surinvestir plutôt qu'à maintenir et entretenir les équipements en place. Nous considérons que le fait de cibler les équipements à risques, moyen à élevé, procède d'un certain arbitraire (pourquoi nécessairement remplacer les équipements à risque moyen plutôt que de les entretenir adéquatement etc.). Nous pensons qu'un indice qu'HQT doit utiliser une approche d'optimisation visant à minimiser les coûts de maintenance/entretien et

d'investissements à long terme et que son approche ne garantit pas la minimisation des coûts. Le critère proposé par HQT pour juger de la bonne gestion des projets nous apparaît correct (HQT-13 doc. 2, rép. 13.a).

\* Nous considérons qu'HQT doit continuer de prouver (et justifier la rentabilité de ses investissements) les gains d'efficacité et réductions de coûts apportés par chaque projet d'investissement au lieu de s'en remettre à une évaluation globale dont on ne connaît pas la véritable portée et fiabilité.

### Balisage et interprétation des résultats

Le fait que l'échantillon d'entreprises balisé varie beaucoup d'une année à l'autre (voir HQT-3 doc. 3, pages 27 et 31, mais aussi HQT-13 doc. 2, rép. 18 pour le nombre de répondants au sondage de satisfaction des clients du service de point à point) limite la portée des balisages et empêche selon nous de conclure à l'amélioration de la performance d'HQT et sa supériorité d'une année à l'autre (HQT-3 doc. 1, page 5). Le fait qu'HQT améliore une année sa position relative peut résulter du fait que les entreprises présentes cette année là présente une structure de coût et un niveau de coût différent du groupe des années antérieures.

HQT indique que le coût total considéré pour les lignes ou les postes vise les coûts de maintenance pour les lignes ou les postes, alors qu'HQT indiquait à la Régie ne pas disposer des coûts de maintenance de base (HQT-13 doc. 1, R. 16.2) pourtant les dépenses de maintenance semblent être fournies dans le cadre du balisage de PA Consulting et du COPE.

Pour TSO HQT présente un premier indicateur qui est plus élevé que 5 des 7 entreprises (HQT-3 doc. 3, p. 26).

HQT-3 doc. 3, page 30, Annexe 5 : Résultats des indicateurs de coûts et des indicateurs de fiabilité du COPE : sauf pour 2 données sur 20, HQT se trouve dans le 4<sup>e</sup> quartile pour la fiabilité.

### Efficience du Groupe technologie et des Services partagés :

(HQT-13 doc. 2, rép. 15) « **Malgré la hausse de la charge de travail, la croissance de l'effectif a été limitée à seulement 2 % sur cinq ans tout en assurant le maintien du réseau de télécommunications. »**

Le fait que l'effectif par 10 km de ligne ait baissé de 33% alors que le nombre de km optiques augmente de 50,38% (HQT-3 doc. 1.1 figure 1) indique que l'effectif associé à ces lignes a augmenté de l'ordre de 17%, il faudrait que cela soit mieux justifié.

« Les données fournies par le Groupe Technologie nous indique que le nombre d'employés a augmenté alors qu'on nous indique que la technologie Sonnet (fibre

optique) doit permettre d'accroître les services sans accroître le personnel (HQT-3 doc. 1.1 page 6). En ce sens la performance du Groupe Technologie relativement aux services de télécommunication n'est pas prouvé selon nous.

Le Groupe devrait prouver que ses gains de productivité sont au moins aussi élevés moins élevé que ceux obtenus par HQT (HQT-3, Doc. 1.1 p. 5) avec 1,8 M\$ de gain en 2008, 2,6 en 2009 et 0,780 M\$ en 2010 et 0,96 M\$ visé en 2011.

## 2) Prévisions économiques et énergétiques

- Révision de la méthodologie de prévision des besoins et revenus pour les services de point à point de court terme ainsi qu'une justification des écarts importants pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles.

- Prévisions des taux d'intérêts et des taux d'inflation

Indices prix immo. électricité Canada 1992 = 100	1997	1999	2001	2004	2009	2010	2011 2e trim.	Variation annuelle de l'indice		
								2001/92	2010/2001	2011/2010
<b>Réseaux distribution</b>	<b>118</b>	<b>126</b>	<b>130</b>	<b>131</b>	<b>151</b>	<b>155</b>	<b>159,3</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,9%</b>
Matériaux	125	126	127,7	132,5	167,5	169,8	171,4	2,5%	3,2%	0,9%
Poteaux/pylones/Acces.	136,2	142	143,7	147	165,8	166,6	168,7	3,7%	1,7%	1,3%
Conducteurs aériens	126	110,5	110,8	121,2	137	137	146,8	1,0%	2,4%	7,2%
Main d'œuvre	110,1	123,6	130,7	127,2	127,2	132,8	141,1	2,7%	0,2%	6,2%
Matériel construction	129,8	141,5	142	148	159,1	163	165,8	3,6%	1,5%	1,7%
Transformateurs	123,4	126,5	127,6	126,5	198,1	198,8	200,7	2,5%	5,1%	1,0%
Ingénierie	111,1	127,9	129,7	130,4	154,6	158,1	162,9	2,6%	2,2%	3,0%
Administration/fr. généraux	111,1	126,6	128,6	129,7	152,9	156,3	160,8	2,5%	2,2%	2,9%
Frais d'exploitation	111,4	112,4	133,5	145,6	166,4	172,2	178,2	2,9%	2,9%	3,5%
Conducteurs alu.	127	111,6	112,3	122,5	141	152,3	155,8	1,2%	3,4%	2,3%
Conducteurs cuivre	120,6	104	102,1	113,3	117	125,1	128	0,2%	2,3%	2,3%
<b>Réseaux lignes transport</b>	<b>116</b>	<b>122</b>	<b>127</b>	<b>129</b>	<b>150</b>	<b>151</b>	<b>153,7</b>	<b>2,4%</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,0%</b>
Lignes	119	125,1	129,7	135,2	150,2	152,7	158,2	2,6%	1,8%	3,6%
Poteaux/pylones/acces.	122,4	126,9	131,5	138,1	150,4	152,9	158,9	2,8%	1,7%	3,9%
Matériaux	129,9	127,8	129,3	144,7	163,4	165,9	171,7	2,6%	2,8%	3,5%
Acier pylone/conduc./isol.	129,9	124,3	125,1	143,1	162,8	164,3	170,4	2,3%	3,1%	3,7%
Main d'œuvre montage	110,1	123,6	130,7	127,2	127,2	132,8	141,1	2,7%	0,2%	6,2%
Ingenierie	111,1	127,9	129,7	130,4	154,2	158,1	162,9	2,6%	2,6%	3,8%
Frais d'exploitation	113,6	112,9	128,4	142,9	165	168	173,5	2,5%	3,0%	3,3%
<b>Sous-stations</b>	<b>114</b>	<b>121</b>	<b>125</b>	<b>125</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>151,1</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,0%</b>
Bâtiment principal	112,6	116,9	127	140,9	178	177,2	181,2	2,4%	3,8%	2,3%
Équipement de poste	114,6	120,9	126,4	121,2	145,8	144,9	145,3	2,4%	1,5%	0,3%
Main d'œuvre	106,6	108,8	112,7	120,1	139,7	143,3	146,3	1,2%	2,7%	2,1%
Transfo. d'alimentation	116,5	132,3	136,4	117,5	178,4	176	173,8	3,2%	2,9%	-1,3%
Disjoncteurs	124,9	134,9	140,5	118,1	115,7	111,3	109,9	3,5%	-2,6%	-1,3%
Panneaux commutation	105,5	107,1	114,4	120,5	123,2	122,2	124	1,4%	0,7%	1,5%
Ingénierie	111,1	127,9	129,7	130,4	154,2	158,1	162,9	2,6%	2,2%	3,0%
Administration centrale	111,1	126,1	128,3	129,5	151,9	155,7	160,1	2,5%	2,2%	2,8%
RENDEMENT OBLIGATIONS	71,4	65,2	67,1	58,1	45,8	43,8	43,1	-3,9%	-4,6%	-1,6%
IPC Québec 2002 = 100	90,8	93,5	98	104,5	113,4	114,8	118,2	1,2%	2,1%	2,9%
IPC Canada 2002 = 100	90,4	92,9	97,8	104,7	114,6	117,4	121,2	1,5%	2,4%	3,2%
IP Industrie Can. 2002=100	92,9	94,9	100,0	102,0	108,4	109,5	114,3	2,5%	1,5%	4,4%

En HQT-12 doc. 2, p. 9, HQT nous indique « Comme dans le dossier R-3626-2007, le Transporteur a projeté cette tendance à la prévision de l'IPC pour les années 2011 et 2012. Le résultat obtenu pour 2012 est un indice pondéré pour les postes de départ à 153,5, soit une projection de la croissance annuelle des prix des composantes pour les postes de départ de 4,2 %, résultant de la prévision de l'IPC (2,0 % multipliée par le ratio de 2,12 de la tendance observée entre ces deux indices de 2001 à 2010) »

Les indices de prix fournis par Statistique Canada ne permettent pas d'appuyer l'hypothèse d'HQT. Il y a eu un ralentissement dans les pressions inflationnistes et il faudrait ne tenir compte. Cela permet aussi de relativiser à leur juste valeur les pressions à la hausse sur les coûts d'investissements et de maintenance supportés par HQT.

Enfin la Banque du Canada ne produit pas de prévisions de taux d'inflation contrairement à ce que nous a indiqué HQT en réponse à une de nos DDR.

Prévisions des besoins de transport : HQT se base sur les réservations de service de transport de point à point de 2011 pour prévoir ces services pour 2012 (voir HQT-13 doc. 10, R. 7.2 à 7.3). Nous croyons que cela sous-estime les prévisions de besoins de transport de point à point. Il serait pertinent aussi d'évaluer l'impact des erreurs de prévision des besoins de la charge locale sur la facture de transport de la charge locale.

Réservation\Énergie/FU HQT-10 doc. 2 etc.	R-3649-07 2008	Réel 2 008	R-3669-08 2009	Réel 2009	D-2010-032 2010	Réel 2010	R-3738-10 2011	R-3777-11 2011	R-3777-11 2012
Charge locale MW	35 705	34 760	35 764	36 415	35 230	34 206	36 502	36 709	36 710
Charge locale GWh av. perte FU	185 352 59,26%	182 976 60,09%	183 709 58,64%	177 800 55,74%	179 042 58,01%	180 400 60,20%	184 809 57,80%	183 600 57,09%	184 810 57,47%
pt à pt LT HQP MW	479	479	2073	1915	3989	4126	4501	4448	4448
pt à pt LT autres MW	112	112	234	379	585	556	467	586	586
Énergie pt à pt LT GWh FU	3 361 64,92%	3 361 64,92%	11 664 57,72%	11 487 57,16%	22684 56,61%	24 300 56,61%	23892 54,90%	24373 55,27%	24373 55,27%
Énergie totale pt à pt GWh	22 194	21 382	20 716	22 544	22 954	26 885	24 486	25 199	25 264
Énergie transportée HQP	16 699	18 464	16 962	19 249	20 053	22 646	21 646	22 031	22 031
Énergie exportable par HQP Requis LT pour exporter MW	19 100 3 359	19 100 3 359	20 900 4 174	20 900 4 174	27 000 5 444	27 000 5 444	28 500 5 926	29 100 6 010	32 000 6 609
Mensuel HQP MW	3 592	4 184	2 209	4 212	500	1 580	0	0	0
Mensuel HQD MW	6 312	0	0	0	0	0	0	0	0
Mensuel autres MW	517	1 665	284	465	0	362	0	0	0
Hebdomadaire HQP MW	0	1 245	842	1023	0	0	0	0	0
Hebdomadaire HQD MW	0	0	2 314	684	0	0	0	0	0
Hebdomadaire autres MW	355	1 378	0	155	0	0	0	0	0
Quotidien HQP MW	3 577	11 386	9 468	2 961	0	2 801	0	37	0
Quotidien HQD MW	0	13 465	11 202	11605	0	195	0	0	0
Quotidien autres MW	975	14 727	631	5 209	0	309	0	2 166	0
Horaire HQP MWh	12 100 000	13 300 000	5 100 000	7 300 000	0	1 300 000	0	500 000	500 000
Horaire HQD MWh	0	0	0	100 000	0	0	0	0	0
Horaire autres MWh	100 000	800 000	2 000 000	700 000	0	200 000	600 000	300 000	400 000
Énergie pt pt CT GWh FU CT	18 833 94,8%	18 021 91,5%	9 052 91,1%	11 056 90,2%	270 75,0%	2 585 86,8%	594 99,0%	826 96,9%	891 99,0%
Mensuel total	10 421	5 849	2 493	4 677	500	1 942	0	0	0
Hebdo Total	355	2 623	3 156	1 862	0	0	0	0	0
Quotidien total	4 552	39 578	21 301	19 775	0	3 305	0	2 203	0
Horaire total	12 200 000	14 100 000	7 100 000	8 100 000	0	1 500 000	600 000	800 000	900 000
TOTAL MW-hre de CT	19 872 008	19 701 816	9 936 392	12 254 856	360 000	2 977 560	600 000	852 872	900 000
Pte normalisée charge loc.		35 615		35 551		35 939			

L'on peut tenir compte par exemple de la marge de manœuvre d'HQP pour exporter.

Dans la mesure où Gentilly 2 serait encore en opération en 2012, HQP pourrait exporter jusqu'à 32,5 TWh en 2012, sur la base des informations fournies dans le plan

stratégique et dans la mise à jour du plan d'approvisionnement d'HQD 2011-2020.

Marge de manœuvre d'HQP pour exporter l'électricité vers les réseaux voisins.

Énergie en T Wh	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Plan stratégique 2009-2013 p. 7 et 18</b>					
Marge manœuvre Plan stratégique	16,4	18,1	24,9	23	23,8
Exportations engagées (contrats LT)	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
<b>Marge de manœuvre pour exportations</b>	<b>19,2</b>	<b>20,9</b>	<b>27,7</b>	<b>25,8</b>	<b>26,6</b>
<b>Ajustements p/ r au Plan stratégique</b>					
Production Gentilly 2 Plan	3,9	4,5	4,5	1,1	0
Production Gentilly 2 maintenu 2011	3,9	4,5	4,5	4,5	4,5
<b>Ajout marge manœuvre</b>				<b>3,4</b>	<b>4,5</b>
Base/Cyclable prévu Plan (5,3 TWh max.)	3,3	1,1	1	3,3	3,6
Base/Cyclable R-3776-11 HQD-5 doc. 1 *	3,2	0,9	2,1	3,6	2,7
<b>Ajout marge manœuvre</b>		<b>0,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,9</b>
<b>Marge manœuvre exportation ajustée</b>	<b>19,2</b>	<b>21,1</b>	<b>26,6</b>	<b>28,9</b>	<b>32</b>
Patrimonial prévu Plan	178,9	174,3	177,6	178,8	178,9
Patrimonial R-3776-11 HQD-5 doc. 2 *	178,9	175	177,2	178,6	178,4
<b>Ajout marge manœuvre</b>		<b>-0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>
<b>Marge manœuvre expor. ajustée + Patri.</b>	<b>19,2</b>	<b>20,4</b>	<b>27</b>	<b>29,1</b>	<b>32,5</b>
Variation hydraulité Plan	4,3	-4,8	0	0	0
Variation stocks énergétiques/achats	7,5	0	3,2	6,1	6,7

**- Facture et tarif unitaire de transport.**

Revenu vs Besoins	R-3649-07 2008	Réel 2008	R-3669-08 2009	Réel 2009	D-2010-032 2010	Réel 2010	R-3738-10 2011	R-3777-11 2011	R-3777-11 2012
Besoins Charge locale	35 705	35 615	35 764	35 551	35 230	34 206	36 502	35 993	36 710
Charge locale MW	185 352	182 976	183 709	177 800	179 042	180 400	184 809	183 600	184 810
Charge locale GWh	59,26%	58,65%	58,64%	57,09%	58,01%	60,20%	57,80%	58,23%	57,47%
Tarif LT (\$/kW-an)	71,14\$	71,00\$	73,32\$	72,43\$	75,30\$	77,51\$	73,71\$	72,45\$	73,62\$
Facture charge locale M\$	2 540	2 529	2 622	2 575	2 653	2 651	2 691	2 645	2 703
Coût unitaire ¢/kWh	1,370	1,382	1,427	1,448	1,482	1,470	1,456	1,440	1,462
Cavalier M\$		-41		-3,6	-2,466	-2,5	-47,5	-47,5	-9,6
Facture nette M\$	2 540	2 487	2 622	2 571	2 650	2 649	2 643	2 597	2 693
Coût unitaire net ¢/kWh		1,359	1,427	1,446	1,480	1,468	1,430	1,415	1,457
Revenu pt pt LT M\$	42	42	169,2	165,2	344,2	352,4	366,2	364,7	370,6
Énergie pt à opt LT GWh	3 361	3 361	11 664	22 544	22 954	26 885	24 486	25 199	25 264
Coût unitaire ¢/kWh	1,250	1,244	1,451	1,438	1,518	1,450	1,533	1,496	1,521
Cavalier M\$		-1		-0,2	-0,334	-0,3	-6,5	-6,5	-1,3
Facture nette M\$	42	41	169	165	344	352	360	358	369
Coût unitaire net ¢/kWh		1,223	1,451	1,436	1,516	1,449	1,506	1,470	1,515
Revenu pt pt CT	163	161	84,3	102,8	3,1	25,9	5	7,5	7,4
Énergie pt à pt CT GWh	18 833	18 021	9 052	11 056	270	2 585	594	826	891
Coût unitaire ¢/kWh	0,866	0,896	0,931	0,930	1,148	1,002	0,842	0,908	0,831

Le revenu unitaire du service de transport serait en 2012 de 0,83¢/kWh pour le point à point de court terme, de 1,521¢/kWh pour le point à point de long terme et de 1,462¢ pour la charge locale. Ces différences dans le coût unitaire dépendent d'abord du facteur d'utilisation propre à chaque service et secondairement du tarif de point à point horaire plus bas. Le tarif annuel augmente de 1,6% entre 2011 et 2012 et la facture de

la charge locale (avant application du cavalier) de 2,2%, alors que les revenus de point à point sont prévus diminuer légèrement entre l'année de base 2011 et l'année témoin. 2012.

### 3) Revenu requis et dépenses de transport

HQT indique que le revenu requis augmente de 71,2 M\$ (+2,31%) entre 2011 (autorisé selon D-2011-061) et l'année témoin 2012 (3 080,6 M\$). Relativement à 2011 année de base la hausse est plutôt de 102 M\$ (3,42%), le revenu requis de l'année de base 2011 (2 978,6 M\$) est même inférieur au revenu requis de 2010 (2 999 M\$).

Selon HQT la hausse de la dépense d'amortissement (hausse de 86,6 M\$ entre 2011 année de base et 2012 selon HQT-5 doc. 1), causée principalement par les mises en services de 2010 à 2012, explique le plus gros de la hausse du revenu requis.

Les modifications proposées aux règles comptables, en vue de s'harmoniser aux IFRS (Dossier R-3768-2011), entraînent une hausse du revenu requis de 21,8 M\$ HQT-13 doc. 1, R. 12.1), principalement due à l'amortissement du solde de ATPC/PTPC des régimes de retraite et d'avantages complémentaires à la retraite pour 21,8 M\$ selon HQT-13 doc. 1, R.12.1.

HQT nous indique que le passage aux IFRS ne cause pas d'impact significatif sur le coût de la dette des entités réglementées, sans préciser ce que signifie impact significatif (HQT-13 doc. 2, R. 2).

Nous observons que le taux de rendement sur avoir propre d'HQT, en 2010 est de 9,274% (463, M\$ en rendement propre), alors que le taux de rendement autorisé par la Régie était de 7,587% (382 M\$ donc un écart favorable de 81 M\$) pour 2010 (voir R-3738-02, HQT-5 doc. 1), et en 2009 le taux de rendement réel fut de 9,4% (452,5 M\$) contre un taux autorisé de 7,63% (367,3 M\$ pour un écart favorable de 85,2 M\$). HQT devrait tenir compte du fait que, depuis quelques années, son rendement réel est plus élevé, en absence de fermeture réglementaire, que celui autorisé, avant de réclamer implicitement un rehaussement du taux de rendement réglementé (voir HQT-9 doc. 1).

**HQT-13 doc. 2, 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).**

**R37a**

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

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

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

\* HQT ne nous convainc pas les différences observées dans les hausses de salaires entre corps de métiers est légitime et bien fondé, alors que les paramètres des conventions sont similaires pour les différents groupes de syndiqués.

\* HQT devrait faire rapport sur l'ajustement des taux d'avantages sociaux en fin d'année et sur les impacts possibles sur le coût de service réel (HQT-13 doc. 2, D.36.b)

\* HQT doit mieux prévoir les charges salariales et tenir compte de l'effet du remplacement des employés et du recours à des emplois temporaires sur la croissance effective de la masse salariale et ce en mode prévisionnel/budgétaire (HQT-3 doc. 2, D. 33).

\* Nous considérons que les défauts de fabrication et conception ne devraient pas être assumés par les clientèles, HQT devant responsabiliser ses fournisseurs à cet égard le plus possible (HQT-6 doc. 2, p. 20 à 23 et HQT-13 doc. 2, D.38.a et 38.b). Malgré un contrôle de qualité en théorie adéquat nous considérons qu'en pratique HQT doit être plus proactif à cet égard et plus rigoureux à l'endroit des fournisseurs. Ainsi des millions de dollars sont dépensés chaque année par HQT pour corriger les défauts de fabrication et de conception et nous considérons que les clientèles devraient être mieux protégées à ce chapitre.

\* Les prévisions de revenu de facturation interne ou externe et tout récupération de coûts (HQT-6 doc. 2, p. 31) devraient être mieux justifiées et faire l'objet de suivi. En cas d'écart persistant à l'avantage d'HQT, un compte d'écart devrait être créé.

- Critères permettant de qualifier de spécifiques certaines charges et justifiant de les porter à un budget spécifique et (ii) reliant ces charges spécifiques à un échéancier de réalisation des opérations spécifiques en question (HQT-6, Doc. 2, p. 17)

HQT devrait indiquer clairement dès la création d'une activité spécifique l'objectif recherchée par sa création, son échéancier de réalisation avec le plan de dépenses sur les années considérées et les impacts de l'activité spécifique sur les activités de base. Le seuil de 2,5 M\$ devrait valoir pour chaque année considérée et non pour le cumul des dépenses sur plus d'une année (voir HQT-13 doc. 1, rép. 18.2 et 18.3). Dès qu'une activité est considérée récurrente, qu'elle soit stabilisée sur deux ans ou non, elle devrait être transférée aux activités de base.

Les coûts de mise en œuvre d'une nouvelle activité remplaçant une activité de base, ne devrait pas être considérée comme une activité spécifique, au même titre que l'activité récurrente.

HQT devra prouver qu'une activité spécifique ne vient pas se substituer en tout ou en partie à une activité de base, cela implique que les budgets des activités de base soient clairement identifiés et suivis comme pour les activités spécifiques.

Si une loi ou réglementation exige qu'une nouvelle activité permanente soit créée, cette activité devrait être dès le départ être considérée comme une activité de base.

Dans le cas des dépenses de maintenance nous considérons difficile de nous assurer que les dépenses spécifiques ne viennent pas réduire les activités de base en maintenance en absence de mesures comptables notamment (voir réponse d'HQT à la DDR de la Régie HQT-13 doc. 1, rép. 17.2).

- Justification de tout changement aux durées de vie utile ayant un impact tarifaire et présentation, avant son implantation, de l'impact de ce changement sur un horizon de 5 années (HQT-7, Doc. 1).

(HQT-13 doc. 2) (HQT-6 doc. 3, 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 ?

**R49**

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

Dans la mesure où HQT doit obtenir l'autorisation de la Régie avant d'appliquer les changements de durée de vie dans sa comptabilité réglementaire, et dans la mesure où l'accroissement des durées de vie réduisent les charges d'amortissement et réduit moins vite la valeur nette des actifs (donc augmentant le rendement sur la base tarifaire) nous considérons inéquitable qu'HQT effectue les changements de durée de vie dans la comptabilité corporative sans attendre de faire les ajustements correspondants en terme de revenu requis, ce qui pénalise les clientèles. À défaut de ne pas pouvoir attendre l'approbation de la Régie pour appliquer ces changements de durée de vie, les entités réglementées devraient placer dans un compte de frais différés les sommes payées en trop par les clientèles de manière à éviter que les clientèles paient en double l'amortissement et le rendement le temps que l'amortissement et le rendement sur la base soit ajusté correctement dans le revenu requis.

- Il faudrait assurer un meilleur suivi des retraits d'actifs et des reventes de matériaux et métaux afin que soit correctement évalué l'amortissement des actifs retirés (HQT-6 doc. 3 p. 9 à 11). HQT devrait prouver que les retraits d'actifs pour 2011 sont effectivement un bon estimateur des retraits à venir pour 2012, considérant le type de mises en services à réaliser.

- ***Dans le cas des frais corporatifs (en hausse de 2,4 M\$ en 2012, du au coût de retraite, selon HQT-6 doc.1, p. 10) nous considérons que ces dépenses devraient être gelées au niveau de 2010, pour répondre à la commande du gouvernement du Québec formulée dans le budget provincial de mars 2011.***

- « (HQT-3 doc. 1.1, 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 »

Nous ne voyons pas en quoi c'est plus simple de facturer les services de télécommunication en fonction des effectifs plutôt que du nombre de lignes téléphonique, cela n'est pas représentatif selon nous des pratiques de facturation dans l'industrie des télécommunications et devrait être mieux justifié. Il faudrait démontrer que ce changement de base de facturation changement de mode de facturation n'aura dans le futur aucun impact sur le partage des coûts entre divisions d'H.Q. comme le laisse entendre HQT (HQT-13 doc. 2, rép. 16.b) pour 2012.

\* Dans l'application de l'approche paramétrique (HQT-6 doc. 2, page 9, tableau 2) HQT devra tenir compte des gains d'efficacité réels et cumulés et ne pas se limiter aux gains d'efficacité planifiés de 1%.

\* Impact des écarts prévisionnels sur les mises en services (HQT-13 doc. 1, rép. 22.1), l'écart prévisionnel devrait être exprimé relativement aux mises en services prévues et non par rapport à la valeur de la base tarifaire, ce qui en diminue l'importance relative.

#### 4) Modalités de disposition des comptes

a) (HQT-4 doc. 2, p.8-9 ) Modalités de disposition du compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés : contrairement à HQD, HQT propose de ne pas ajouter au revenu requis les montant incrits au compte de frais reportés pour des projets qui n'ont pas été autorisés au moment de déposer une requête tarifaire, laissant la discrétion à la Régie d'intégrer ou non dans le revenu requis les montants impliqués lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par la Régie suite à sa décision préliminaire concernant cette demande tarifaire. Nous sommes d'accord avec cette approche.

(HQT-13 do. 1, D. 7.1) « **7. Références** : (i) Pièce B-0013, HQT-4, document 2, page 8; (ii) Dossier R-3708-2009, Décision D-2010-022, page 47.

*(ii) « Ainsi, dans les cas où l'autorisation est obtenue avant le dépôt du dossier tarifaire et en temps opportun pour permettre une intégration au revenu requis, **la Régie demande au Distributeur de refléter au revenu requis de l'année témoin, les coûts afférents au projet de l'année témoin ainsi que ceux de l'année de base (quatre mois réels et huit mois projetés)** »*

Par contre nous considérons que les montants de l'année de base devraient être réévalués à la lumière des informations à jour, comme le demandait d'ailleurs la Régie, mais plus encore nous pensons qu'HQT devrait réévaluer les montants en cause en fonction des données réelles disponibles au moment de la mise à jour des données.

Nous considérons que la LRÉ à son article 49 1° requiert d'évaluer les actifs à ajouter à la base tarifaire sur la base de la juste valeur des actifs, ce que n'assure pas selon nous des prévisions de dépenses d'investissement et de charges d'exploitation associées.

#### **b) Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement (HQT-4 doc. 4)**

Selon HQT une planification sur 5 ans des appareils stratégiques, une plus grande standardisation (normalisation) des appareils stratégiques « des postes (transformateurs de puissance, inductances shunt, disjoncteurs, transformateurs de tension, transformateurs de courant, sectionneurs, parafoudres, batteries de condensateurs), des lignes (structures, conducteurs, isolateurs, accessoires, câbles et accessoires des lignes souterraines) et des automatismes de commande. » et la signature d'entente cadre avec au moins deux

fournisseurs pour chaque catégorie de matériel stratégique permettra de réduire les coûts d'approvisionnement en matériel stratégique, sécurisera et garantira les délais de livraison et les prix pour une période de 3 à 5 ans.

(HQT-1 doc. 1, p. 21) « Les bénéfices liés à cette pratique gagnante pour 2011 sont les suivants :

- 9,0 M\$ étant donné la réduction des prix des transformateurs de puissance, et
- 0,9 M\$ étant donné la réduction des prix des disjoncteurs 330 kV et 735 kV. »

Selon HQT-13 doc. 1, les gains retirés de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, passeraient de 9.9 M\$ en 2011 à 4,5 M\$ en 2012. Si ces gains se stabilisent ou diminuent par la suite HQT ne peut pas dire que le rendement demandé sur les actifs stratégiques en stock, sera pleinement compensé par les gains de la réingénierie (HQT-13 doc. 10, rép. 28.3).

\* HQT intègre les ateliers de remise à neuf avec le projet de réingénierie. Nous nous questionnons sur le bien-fondé d'une telle décision et croyons qu'il serait préférable de traiter les ateliers et les économies possible de manière séparée, tout en maintenant des objectifs d'économie spécifiques pour les ateliers alors qu'HQT a réduit les gains attendus des ateliers.

- (HQT-1 doc. 1, p. 13) « Par ailleurs, pour soutenir les efforts d'optimisation du Transporteur et favoriser l'implantation d'une pratique efficace dont la Régie a déjà reconnu le bien-fondé (décision D-2011-039, page 65, paragraphe 279), celui-ci demande l'autorisation de créer un compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. En effet, la dynamique engagée avec les fournisseurs pour favoriser la stratégie de production « juste à temps », doit pouvoir s'appuyer sur un traitement comptable adapté, tel que proposé à la pièce HQT-4, Document 4 de la présente demande. »

#### HQT-6 doc. 3, page 9 « **6 Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement**

Le Transporteur propose à la pièce HQT-4, Document 4 de créer un compte de frais reportés hors base afin d'y imputer le rendement attribuable aux actifs détenus en stocks dans l'exécution de la chaîne d'approvisionnement pour ses projets d'investissement. Selon les modalités qui y sont proposées, un montant de 1 M\$ est attribué aux revenus requis de l'année témoin projetée 2012. »

Dans la mesure où HQT vise à prendre des attentes avec ses fournisseurs dans le but de garantir les dates de livraisons et d'opérer en « juste à temps » nous considérons que cette demande de créer un compte de frais reportés pour y déposer le rendement sur les actifs stratégiques en attendant qu'ils soient livrés sur les chantiers de construction, n'est pas requise. De plus pour répondre à la décision de la Régie de ne pas considérer les actifs stratégiques comme des actifs en exploitation (voir HQT-13 doc. 1, D. 8.1 à 9.3), mais plutôt comme des immobilisations en cours (HQT-13 doc. 1, R. 10.1) nous considérons que le fait de répartir sur 5 ans le remboursement du

rendement accumulé, et donc de passer dans le revenu requis le rendement placé dans le compte, dès la première année de la livraison de l'actif stratégique ne respecte pas la décision de la Régie.

HQT reconnaît clairement (HQT-13 doc. 10, rép. 25.1) que les PCGR et les IFRS n'autorise pas le versement de rendement pour des actifs en attente d'utilisation dans les activités d'investissement.

De plus les montants impliqués sont appelés à croître avec les années, avec l'accroissement des activités d'investissement. L'impact de 5 M\$ (HQT-4 doc. 4, page 14) à partir de 2016, risque donc de croître dans la réalité, le montant de 60 M\$ d'actifs stratégiques intégrés à chaque année étant peu réaliste.

## 5) Répartition des coûts de transport et tarifs (HQT-11 doc. 2)

HQT propose les facteurs de répartition suivant pour les nouvelles rubriques de coûts :

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

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

\* Est-ce qu'une répartition sur la base des charges de retraite et des avantages complémentaires à la retraite ne serait pas plus équitable (dans la mesure où ces dépenses en sont pas réparties directement en fonction de la masse salariale actuelle) ou encore sur la base de la projection pondérée des de l'effectif et des dépenses de retraite et avantages complémentaires futurs ne serait pas plus équitable.

### ***Facteur de répartition – rubrique Compte d'écarts du coût de retraite***

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

\* Dans la mesure où cela réfère aux dépenses passées pourquoi ne pas tenir compte de variables historiques, ou encore du coût de retraite actuel plutôt que de la masse salariale.

**Facteur de répartition – rubrique 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.

\* Les équipements stratégiques étant importants et bien identifiables pourraient être alloués selon le type d'équipement impliqués normalement ce sont des équipements de postes .

Donc il s'agit de trouver le facteur de répartition le plus approprié et le plus directement lié à la dépense en cause.

## 6) Investissements et état du réseau de transport

(HQT-1, doc. page 5) « De plus, la stratégie de pérennité du Transporteur, axée sur une gestion serrée et dynamique du risque, contribue également à contenir la progression des revenus requis. En effet, alors que d'importants travaux s'imposent pour assurer le maintien d'un réseau vieillissant, la stratégie mise de l'avant par la division permet de lisser sur plusieurs années les flux d'investissements et les mises en exploitation nécessaires pour assurer la fiabilité du réseau.»

(HQT-9 doc. 1, p. 24) Les investissements planifiés d'ici 2021 auront un impact à la hausse sur le tarif de transport.

Le tarif annuel passe de 72,45 en 2011 à 80,93 en 2021 soit une hausse de 11,7% en 10 ans, soit une hausse moyenne de 1,1% par année amenée par l'impact sur les tarifs des investissements en pérennité et croissance, sans compter les pressions exercées par les charges d'exploitation et les hausses de taux d'intérêt.

L'impact varie selon les années avec une décroissance du tarif entre 2015 et 2016 (de 77,95 à 76,02 soit une baisse de 2,48%) et une hausse de 3,54% entre 2013 et 2014 (de 73,19\$/kW-an à 75,78\$. Pour un tarif moyen sur la période de 77,46 (hausse de 6,92% p/r à 2011). Nous considérons ces impacts sérieux et demandons qu'un suivi rigoureux soit appliqué concernant les impacts tarifaires des investissements, d'autant qu'à partir de 2016, HQT prévoit une décroissance des investissements en croissance (générant des revenus supplémentaires), donc dans la réalité avec les développements futurs les impacts tarifaires pourraient s'avérer plus prononcés encore.

- État de la transformation des postes (HQT-9 doc. 1.1) :

HWT devrait justifier la surcapacité de plusieurs postes du réseau principal et démontrer que cette surcapacité est optimale (pour répondre aux besoins de croissance futurs) et ne constitue pas un fardeau inéquitable pour les générations actuelles de clientèles.

Observations sur les postes satellites : alors que les postes principaux et les postes sources disposent généralement d'une capacité excédentaire, ce n'est pas toujours le cas pour les postes satellites.

\* Pour les postes satellites il y a des cas où la capacité d'hiver 2010 dépasse la charge prévue sans que l'on ait de solutions immédiates, alors que des postes n'ayant pas encore dépassé leur limite, sont inclus dans des projets d'investissement, et que des postes étant près de leur capacité limite, ne font pas encore l'objet de plan particulier, ni que des solutions de relève existent. Donc la logique de priorisation ne ressort pas clairement.

**page 19** : BAIE SAINT-PAUL 69/25, 42 MVA vs 42,5 MVA, nouveau poste seulement en 2016),  
BEAUPORT 315/25 364 vs 383,5 (transfert de charge à partir de 2012),

page 20 : BOLTON CENTRE 49/25, plan d'évolution en cours

page 21 : BROMONT 49/25 27 vs 30,6, plan d'évolution en cours, CADIEUX 120/25 28,0 vs 29,2,  
Production de la centrale Fort- Coulonge à considérer mais les MVA produits ne sont pas pris en compte par le Distributeur.)

page 22 : CHAMBLY 120/25, 129 vs 129,7 , le nouveau poste Saint-Bruno-de- Montarville 315-25 KV soulagera la charge de ce poste en 2013), CHENEVILLE 120/25, 31,0 vs 41,4, Projet de remplacement des 2 transformateurs 22,5 MVA par des 47 MVA, mise en service octobre 2012) ;

page 24 : DAVELUYVILLE 120/25, 29 vs 29,4, Transfert de charge en 2019 sur Bois-Franc) ;

page 26 : GRAND-PRÉ 120/25, 65 vs 66,5, Addition d'un transformateur 120-25 kV en 2014 ;

page 28 : JOLY 120/25 32,0 vs 36,0 , Projet en cours au poste l'Annonciation qui permettra le transfert de charge sur ce poste), KILDARE 120/25 , 63,0 71,8, Transfert de charge de Kildare vers Joliette en 2011 ;  
KNOWLTON 49/25 , 31,0 vs 31,3, Un plan d'évolution 49 kV est actuellement en cours pour la région Estrie) ;

page 29 : LAURENT 120/12 105,1 vs 107,0, Projet en cours pour l'ajout d'une barre pour exploiter le transfo 25 kV à 12 kV. MES en 2011 ;

page 30, LAVALTRIE 120/25 65,0 vs 67,7, Projet d'ajout du 3e transformateur en 2012 ;

LAWRENCEVILLE 49/25 15,0 vs 16,2, Un plan d'évolution 49 kV est actuellement en cours pour la région Estrie), L'ÉPINAY 69/25 80,0 vs 85,0, Limite distribution, poste démantelé en 2014, Transfert des charges sur Charlesbourg en 2014), LA-LIÈVRE 13,8/25 9,0 vs 9,2, Un plan d'évolution est actuellement en cours pour la région Outaouais), LIMBOUR 120/25 65,0 66,7, un transfert de charge est prévu vers un autre poste),

page 30 : LAVALTRIE 120/25 65,0 vs 67,7, Projet d'ajout du 3e transformateur en 2012),

LAWRENCEVILLE 49/25 15,0 vs 16,2, Un plan d'évolution 49 kV est actuellement en cours pour la région Estrie), L'ÉPINAY 69/25 80,0 85,0, Limite distribution, poste démantelé en 2014, Transfert des charges sur Charlesbourg en 2014), LA-LIÈVRE 13,8/25 DPT Sud-Ouest 9,0 vs 9,2, Un plan d'évolution est actuellement en cours pour la

région Outaouais), LIMBOUR 120/25 65,0 vs 66,7, Un transfert de charge est prévu vers un autre poste),

p. 31, MARCOTTE 120/25 155,0 vs 157,6, Remplacement des transformateurs pour une mise en service en 2012), page 32, MESSINES 69/25 11,3 vs 13,0, Projet de remplacement des deux transformateurs 22,5 MVA par des 47 MVA, plan d'évolution actuellement en cours),

p. 33, NAPIERVILLE 120/25 60,0 60,8, Transfert de charge à l'étude par Distribution.) ;

page 34 : NORMAND 315/34 125,0 vs 128,9, Addition du transformateur 315/34 kV prévue en 2015),

page 36 : REPENTIGNY 120/25 195,7 vs 201,7, Transfert sur le nouveau poste Lachenaie en 2013 ;

ROLLAND 120/25 192,0 vs 195,7, Transfert sur le nouveau poste actuellement à l'étude ;

page 38, STE-AGATHE 120/25 99,0 vs 108,6 , Projet en cours d'ajout de transformateur dont la MES est prévue en 2011 ; STE-ANNE-DESPLAINES 120/25 126,0 vs 133,1, Limite à 13 MVA / départ (hiver) à

cause du nombre limité de départs à l'ultime (12 départs) ; STE-ROSE 120/25 193,0 vs 197,2, Transfert de charge de Sainte- Rose sur Landry prévu en 2011 ;  
page 39, ST-LIN NOUVEAU120/25 65,0 vs 72,3, Addition du 3e transformateur en 2012), ST-LIN 69/25 21,0 vs 31,3, Addition d'un 3e transformateur au poste St-Lin 120-25 kV pour transfert de charge ;  
page 40, ST-SULPICE 120/25 188,0 vs 194,0, Transfert de charge sur Lavaltrie après addition d'un transformateur à Lavaltrie prévu en 2012) ;  
page 41, TERREBONNE 120/25 196,0 vs 200,3, un départ 25 kV dédié à un producteur privé; Limite à 12 MVA / départ (hiver), actuellement dans une étude en cours ;  
page 42, VAL ROSE 69/25 30,0 vs 31,9, Limite distribution, Nouveau poste Duchesnay en 2015;  
WASWANAPI 44/13,2 6,0 vs 7,4, Nouveau poste 315/25 kV Waswanipi prévu pour mise en service en 2015),

***Richard Dagenais, pour l'ACEF de Québec, 6/12/2011***