

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE
DE QUÉBEC
DISTRICT
DE
MONTRÉAL

No: R-3777-2011

HYDRO-QUÉBEC
Demanderesse

et

ACEF DE QUÉBEC

Intervenante

ARGUMENTATION DE L'ACEF DE QUÉBEC

13 FÉVRIER 2012

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

1- Selon nous, il est nécessaire que le Transporteur présente à la Régie 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), notre preuve, C-ACEFQ-0007 , page 4,a;

2- Il est aussi nécessaire que le Transporteur fasse rapport à la Régie sur l'état d'avancement du développement d'indicateurs de performance du COPE (ACÉ), pondérés en fonction du niveau de tension des lignes et postes, notre preuve page 4, b;

3- Les projections de la masse salariale et du temps supplémentaire effectuées par HQT ne sont pas satisfaisantes, cet élément de preuve est à mettre de côté pour ce motif, (HQT-6 doc. 2 et réponses à la Régie);

4- Il en est de même de l'affirmation de HQT qu'elle ne dispose d'aucun contrôle sur les frais corporatifs, la Régie devrait rejeter cet élément de preuve puisque cette affirmation est difficilement soutenue (HQT-6 doc. 1);

5- La nouvelle méthode de prévision des besoins de transport de point à point d'HQT demande à être mieux démontrée, le manque de justifications et d'explications ne permet pas à la Régie d'accepter cette méthode. Cependant, si la Régie accepte cette nouvelle méthode, il serait souhaitable d'exiger d'HQT qu'elle fasse une évaluation périodique (aux 3 à 5 ans) de la fiabilité de ces prévisions;

6- Nous demandons à la Régie que soit évalué la performance du Transporteur en isolant les facteurs de variation de coûts qui sont hors de son contrôle : les taxes comme cela est déjà fait, le taux de rendement sur la base tarifaire, les changements dans la structure organisationnelle (acquisition des actifs de télécom en 2008)...). En effet, si on exclut l'impact de certains facteurs hors du contrôle d'HQT, sa performance apparaît moins bonne, ses coûts unitaires totaux croissant plus vite que l'inflation comme par exemple de 2010 à 2012 (prix à la consommation) (p. 4-5) f);

7- HQT reconnaît offrir des services de gros, par conséquent, l'utilisation d'un indice de prix à la consommation pour le Canada comme balise de référence pour juger de l'évolution de ses coûts unitaires, n'est pas adéquat. Nous demandons à la Régie d'utiliser un indice de prix industriel ou un indice de prix de gros et idéalement utiliser un indice de prix de référence pour le Québec;

8- Concernant l'objectif de gain d'efficience aux charges pour 2012 , nous sommes d'avis que malgré l'affirmation d'HQT (HQT-14 doc. 1. Pp. 9-10) l'objectif de gain d'efficience sur les charges d'exploitation devrait être relevé à 2% des CNE ajustées. Le fait que la structure de coût d'HQT soit stable ne peut justifier le maintien de cet objectif au niveau de 1%, de même les objectifs corporatifs proposent des gains d'efficience, pour le seuil idéal, de 4,6% en 2011, soit bien plus que le 1% de gain inclut dans la cible ;

9- Malgré la généralisation de l'approche de planification intégrée des investissements la Régie doit demander à HQT de quantifier les gains obtenus par chaque projet d'investissement individuel (HQT-1 doc. 1, page 6-7), ce manque de précision rend difficilement appréciable la preuve présentée ;

Les objectifs corporatifs (HQT-3 doc. 2) notre preuve p. 6 et ss.

10- Les non-conformités volontaires, par rapport aux normes de fiabilité du NERC et du NPCC, devraient faire partie des objectifs corporatifs ou à tout le moins être reportées à la Régie de l'énergie. Si la Régie en arrive à une opinion contraire, nous proposons que les seuils, cibles et idéaux devraient être réajustés (voir HQT-13 doc. 1, R.5.1) ;

11- Nous demandons à la Régie d'exiger de HQT de démontrer que l'objectif de contrôle des coûts est dans l'intérêt des clientèles et que la réduction de coûts n'est pas obtenue en réduisant les services ou certaines activités telles que l'entretien de maintenance;

12- L'objectif lié au nombre de projets approuvés par le comité sectoriel d'HQT devrait être mieux formulé et justifié;

13- L'objectif lié au nombre de projets d'investissement à mettre en service devrait être mieux justifié. L'idéal devrait être le nombre total de projets jugés pertinents pour les clientèles (en 2010 l'idéal était de 8 projets sur 8, HQT-3 doc. 2, page 29).

**Indicateur de performance global du COPE (ACÉ)
notre preuve p. 7 et ss.**

14- La Régie doit exiger d'HQT une plus grande précision dans la présentation de sa preuve sur les facteurs tels que la rigueur du climat, la densité de population, l'utilisation de la très haute tension et le désavantage allégué relativement aux autres entreprises de transport d'électricité au Canada, (HQT-13 doc. 2, rép. 8a et 8.b);

15- HQT n'a pas soumis à la Régie de preuves tangibles sur ses activités et les coûts qui en découlent permettant de conclure à une plus grande fiabilité du réseau. En effet, HQT nous a confirmé l'absence 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-13 doc. 2, rép. 10.a) ;

16- En absence des intrants de base (Coût, versus valeur des actifs) permettant le calcul du ratio Coût/valeur des actifs et la comparaison des coûts et valeurs des actifs entre les réseaux balisés, la Régie ne peut juger de la pertinence de l'indicateur de coût proposé par HQT ;

17- Nous partageons l'opinion de l'ACEF de l'Outaouais (C-ACEFO-0008, p. 10-11) à l'effet que l'indicateur du COPE ne se restreint pas aux coûts des investissements et ne répond pas aux attentes de la Régie de l'énergie qui souhaite évaluer la performance d'HQT par projet d'investissement;

18- HQT doit prouver que son indice de prix est fiable, pertinent et stable. Cette assurance de stabilité n'est pas démontrée. Il faudrait comparer les caractéristiques des entreprises pour certains facteurs tels que la rigueur du climat, la densité de population, l'utilisation de la très haute tension etc. (HQT-13 doc. 2, D. 10.b) ;

19- HQT n'a pas démontré que l'indice T-Saidi est bien représentatif de la fiabilité et de la qualité de service en transport d'électricité ;

20- Nous demandons à la Régie de rejeter l'évaluation 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. En effet, cela pourrait pousser HQT à surinvestir plutôt qu'à maintenir et entretenir les équipements en place (nos DDR en HQT-13 doc. 2, D. 12.a à 12.d);

21- Le critère proposé par HQT pour juger de la bonne gestion des projets nous apparaît correct (HQT-13 doc. 2, rép. 13.a).

22- Nous demandons à la Régie de rejeter la proposition d'HQT de centrer son évaluation de la performance sur l'indicateur de performance du COPE et demandons à la Régie d'exiger d'HQT qu'elle démontre la rentabilité de chaque projet d'investissement pris individuellement;

**Balisage et interprétation des résultats
notre preuve page 9 et ss.**

23- Le nombre et la composition des entreprises balisées ainsi que des clients répondant au questionnaire de satisfaction d'HQT varie beaucoup d'une année à l'autre. Ceci limite la portée des balisages et empêche selon nous d'avoir une image fiable de l'évolution de la performance d'HQT (HQT-3 doc. 1, page 5). La Régie devrait demander au Transporteur de déterminer une méthodologie permettant d'avoir ce degré de fiabilité;

24- Nous demandons à la Régie de considérer l'ensemble des indicateurs pour apprécier la performance de HQT. Pour plusieurs indicateurs, les résultats du TSO (HQT-3 doc. 3, p. 26) et du COPE (HQT-3 doc. 3, page 30, Annexe 5) donnent une performance d' HQT moins élevé que la majorité des entreprises ou que la moyenne ;

25- La performance du groupe Technologie, en ce qui concerne les services de télécom est questionnable. La Régie devrait requérir du Groupe technologie des gains d'efficience au moins aussi bons que ceux demandés à HQT;

26- Les données de statistiques Canada ne permettent pas de corroborer les tendances de taux d'inflation (IPC versus indice de prix des intrants pour les postes) utilisées par HQT. Nous demandons à la Régie d'inscrire dans la prochain dossier tarifaire une évaluation de cette méthodologie dans la prochaine cause tarifaire;

**Prévisions des besoins de transport
notre preuve page 11 et ss.**

27- 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. Nous sommes d'accord avec la proposition de UC d'évaluer l'impact des erreurs de prévision des besoins de la charge locale, sur sa facture de transport,(C-UC-0010, p. 22 à 26) et d'implanter un mécanisme correctif afin de garantir des tarifs, et des factures, justes et raisonnables pour la charge locale;

28- HQT devrait tenir compte de la marge de manœuvre d'HQP pour exporter et des prévisions de besoins des réseaux voisins pour prévoir les besoins de transport d'HQP et des autres clients du service de point à point;

**Revenu requis et dépenses de transport
notre preuve p. 13 et ss.**

29- Le rendement sur avoir propre est significativement plus élevé en réel que ce qui avait été autorisé par la Régie de l'énergie. HQT confirme un écart cumulé significatif de 2005 à 2011 (HQT-13 doc.1.2, tableau 1.1). Nous demandons à la Régie l'instauration d'un mécanisme de fermeture réglementaire où l'on isole les facteurs qui sont hors du contrôle d'HQT et permettant d'appliquer des correctifs au revenu requis de l'année suivante.

En tenant compte des explications d'HQT (HQT-14 doc. 1, p. 24-25 et p. 33-34), cette proposition pourrait être étudiée plus à fond en comité technique et faire l'objet d'analyse plus poussée lors de la prochaine cause tarifaire;

*30- Nous appuyons les recommandations de l'UMQ à l'effet de tenir compte dans les prévisions d'emploi et de limiter la croissance des salaires et du temps supplémentaire à 2% ,réduction de 5,9 M\$, (C-UMQ-00009, page 28) ;

31- Nous appuyons l'argumentation et la proposition de UC (C-UC-0010, p. 18), de l'AQCIE (C-AQCIE_CIFQ-0010, p. 6 à 10), de la FCEI (C-FCEI-0006, p. 7-8) et de l'UMQ (C-UMQ-0009, page 29-30) et demandons à la Régie de réduire le budget des autres charges d'au moins 16,2 M\$ pour 2012, considérant la croissance importante, insuffisamment justifiée, de ce poste entre 2010 et 2012. L'argumentation d'HQT (HQT-14 doc. 1, p. 26-27) ne permet pas de répondre à nos interrogations à cet effet;

*32- Nous appuyons la recommandation de l'UMQ de réduire de 3,6 M\$ le budget des charges de services partagés, considérant la prise en charge par HQT d'activités de maintenance dans la région de Manicouagan. L'argumentation d'HQT (HQT-14 doc. 1, page 31-32) ne conteste pas le bien-fondé de cette réglementation de l'UMQ;

33- Nous demandons à la Régie l'application des prévisions de revenu de facturation interne ou externe (HQT-6 doc. 2, p. 31) sur la base d'une moyenne historique (3 à 5 ans). Cette références serait préférable au mode prévisionnel actuellement utilisé par HQT. En cas d'écart persistant à l'avantage d'HQT, un compte d'écart devrait être créé ;

**Critères pour catégoriser les dépenses spécifiques
notre preuve page 15 et ss.**

- 34- Le critère de stabilité des charges sur 2 années de suite devrait être aux charges réelles donc ne pas prendre en compte l'année de base pour éviter qu'HQT modifie arbitrairement les dépenses dans l'année de base afin de maintenir une dépense spécifique (HQT-14 doc. 1, page 31 et aussi C-FCEI-0006, p. 9-10) ;
- 35- Nous sommes d'avis qu'une activité considérée récurrente, qu'elle soit stabilisée sur deux ans ou non, devrait être transférée aux activités de base ;
- 36- Lors d'un accroissement de durée de vie utile, l'autorisation de la Régie de l'énergie devrait être obtenue avant que ne soit modifié le calcul comptable de l'amortissement et de la valeur nette des actifs. Si la Régie considère cette formule inappropriée, nous demandons à la Régie d'examiner la possibilité d'inclure l'amortissement en trop dans les revenus requis, dans un compte de frais différé pour être remboursé, avec rendement, aux clientèles d'HQT;
- 37- Nous partageons l'opinion de UC à l'effet que la Régie doit assurer un meilleur suivi et de meilleures justifications des retraits d'actifs prévus par HQT et devrait limiter les montants demandés à ce chapitre par HQT, (C-UC-10 p. 17);
- 38- La preuve du Transporteur ne permet pas de démontrer que le changement proposé n'affectera pas à moyen terme l'allocation des coûts de télécom entre divisions réglementées et non réglementées. C'est pour cette raison que nous demandons à la Régie que la facturation des services de télécommunication continue à se faire en fonction du nombre de lignes téléphoniques et de l'usage (comme cela se fait couramment dans l'industrie des télécommunications) plutôt que de l'effectif;
- 39- Dans l'application de l'approche paramétrique (HQT-6 doc. 2, page 9, tableau 2) HQT doit tenir compte des gains d'efficacité réels et cumulés et ne pas se limiter aux gains d'efficacité planifiés de 1%. Cette proposition tire son origine des DDR et réponses d'HQT au document HQT-13 doc. 1, rép. 3.1 à 3.3. Considérant les interrogations de la Régie de l'énergie à cet effet, nous sommes d'avis que la Régie doit demander à HQT de ne pas se limiter aux gains d'efficacité planifiés de 1% ;

**(p. 17 à 19) Modalités de disposition des comptes de frais reportés (CFR)
notre preuve, page 17 et ss.**

a) Compte de frais reporté pour le rendement des actifs stratégiques stockés

40- HQT intègre les ateliers de remise à neuf avec le projet de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement. Nous pensons qu'il est préférable de les traiter séparément tout en maintenant des objectifs d'économie spécifiques pour ces ateliers ;

41- Nous demandons à la Régie de rejeter la demande d'HQT de créer un compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.. Seuls les actifs qui servent à l'exploitation du réseau de transport ont droit à un rendement. En effet les actifs qui constituent la base de tarification et ont droit à un rendement inclus dans le revenu requis, doivent être estimés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport, art. 49.1° LRÉ. L'appareillage stratégique ne devrait donc pas comporter de rendement s'ils ne sont pas directement utiles à l'exploitation du réseau de transport.

42- La réduction des gains apportés par la stratégie d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement et la hausse des investissements et du rendement requis sur les actifs stratégiques en cours ne sera pas compensé à terme par les économies associées à la stratégie d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. D'autant que cette stratégie d'optimisation inclut divers aspects, et divers niveaux de dépenses et d'investissement, dont les ateliers de remise à neuf, dont on est en droit de s'attendre à un rendement net sur investissement et des gains d'efficience soutenables (notre preuve p. 19);

43- Subsidiairement, si la Régie devait autoriser la création d'un tel compte de frais reporté elle devrait au minimum rejeter les modalités de disposition du compte proposées par HQT. Nous considérons que l'interprétation fournie par HQT du mode d'inclusion du rendement au revenu requis est erronée : le rendement de tous les appareils stratégiques est inscrit au compte et amorti sur 5 ans, peu importe qu'un appareil stratégique soit intégré dans le processus d'investissement ou non, il contribuera sans distinction au montant de rendement amorti et ajouté au revenu requis, (réponse 1.2 B), à la DDR # 1 de la Régie sur la preuve ACEF Québec et voir rép. 7.2 en HQT-13 doc. 1.2);

b) Compte de frais reportés associés aux projets non encore autorisés

44- Nous partageons l'opinion de UC qu'une correction aux coûts et rendements inscrits dans le CFR devrait être apportée en fonction des données les plus à jour possible (C-UC-0010, p13). Les coûts associés aux projets d'investissement inscrits dans ce CFR devraient être les coûts réels ou encore les coûts de l'année de base et non les coûts de l'année témoin originale, lorsque disponibles, car la base tarifaire et son rendement doivent être basés sur la valeur d'origine réelle des actifs, (A. 49 1° et 3°, et 50 de la LRÉ);

**Répartition des coûts de transport et tarifs (HQT-11 doc. 2)
notre preuve page 19 et ss**

45- Nous considérons qu'il est préférable de trouver le facteur de répartition le plus approprié, le plus précis et le plus directement lié à la dépense en cause.

A) Facteur de répartition – rubrique Actif réglementaire ATPC / PTPC

Nous considérons qu'une répartition sur la base des charges de retraite et des avantages complémentaires à la retraite serait plus équitable (dans la mesure où ces dépenses ne sont pas réparties directement en fonction de la masse salariale actuelle contrairement à ce que laisse entendre HQT dans son argumentation (HQT-14 doc. 1, page 40-41) . La répartition pourrait, si possible, se faire sur la base de la projection pondérée de l'effectif et des dépenses de retraite et avantages complémentaires futurs ;

B) Facteur de répartition – rubrique Compte d'écarts du coût de retraite

Nous ne partageons pas l'opinion de HQT au document HQT-14 doc. 1, p. 40-41. Selon nous, ce compte vise à corriger les écarts prévisionnels sur les dépenses passées, il faut faire intervenir les variables historiques, le coût de retraite passé ou encore, si possible, répartir le solde du compte sur la base du coût de retraite actuel plutôt que sur la base de la masse salariale directement ;

C) Facteur de répartition – rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement

Puisqu'ils sont en nombre restreints et bien identifiables, nous sommes d'avis que les frais ou rendements des équipements stratégiques devraient être alloués selon le type d'équipement impliqués ;

Investissements et état du réseau de transport notre preuve page 20 et ss

46- HQT allègue que les mises en service exerceront d'ici 2021 des pressions à la hausse sur les tarifs de transport (HQT-9 doc. 1, p. 24);

47- Nous considérons ces impacts sérieux et demandons à la Régie qu'un suivi soit appliqué concernant les impacts tarifaires des investissements. De plus, HQT prévoit à partir de 2016 une décroissance des investissements ce qui pourrait générer des impacts tarifaires plus prononcés encore ;

État de la transformation des postes (HQT-9 doc. 1.1) notre preuve page 21 et ss

48- HQT n'a pas été mesure de démontrer clairement sa procédure de priorisation des investissements pour remédier à la capacité insuffisante de divers postes satellites (voir pages 21 et 22 de notre preuve) et justifier pourquoi des postes en déficit de capacité ne font pas plus rapidement l'objet d'un rehaussement de capacité. Nous demandons à la Régie de ne pas considérer ces éléments de preuve;

Propositions de l'ACEF de Québec en regard des indicateurs environnementaux

49- a Régie de l'énergie doit favoriser le développement durable des activités de transport d'HQT, art 5 de la Loi;

50- Nous partageons la position du GRAME et de SÉ/AQLPA (HQT-3 doc. 3.2 pages 9 et 12) et sommes d'avis que la Régie doit se donner les outils pour répondre adéquatement à sa mission, dont l'approbation des charges et investissements (HQT 3 doc. 3.2, page 12) et l'établissement du revenu requis et des tarifs ;

Position de l'ACEF de Québec

50- **Nous appuyons la proposition d'HQT** mais formulons un ensemble de commentaires et d'améliorations pour le futur, considérant qu'une évaluation de la pertinence de ces indicateurs devrait être faite périodiquement et des ajustements devraient être effectués dans le futur.

1) Commentaires sur l'indicateur de la performance environnementale lié à la maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport

Les quantités de phytocide utilisées à chaque année (l'indicateur EN1 du GRI, correspondant à la quantité de matériaux utilisés selon notre compréhension) serait une information, aussi pertinente, sinon plus, à fournir en complément de l'indicateur superficie. Les coûts liés à la maîtrise de la végétation serait aussi une information pertinente à fournir et suivre;

2) Commentaires sur l'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM).

Nous pensons que les quantités de matières résiduelles devraient être fournies séparément des quantités de HIM. Il serait plus pertinent de fournir les quantités effectivement utilisées, plutôt que les quantités achetées, si ces informations existent et si la capacité de stocker ces produits est significative. Cela permettra de calculer les pourcentages réellement récupérés/réemployés.

Il faudrait vérifier s'il y a d'autres sortes d'huiles qui ont des impacts sur l'environnement. Il serait aussi pertinent de connaître les coûts associés à ces produits et activités.

3) Commentaires sur l'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des déversements accidentels

Nous considérons que le nombre de litres déversés accidentellement serait une information aussi, sinon plus, pertinente à considérer, ainsi que les coûts liés à la récupération des produits déversés.

Nous nous questionnons sur la fréquence de déversements causés par la négligence des employés d'HQD ou par le manque d'entretien ou de réparation en temps opportun et par l'imputabilité d'HQT face aux coûts générés ou encore, sur la possibilité de déversements planifiés dans certaines circonstances exceptionnels et à savoir si ces cas seraient inclus dans la catégorie et les informations sur les déversements accidentels.

**Commentaires complémentaires de l'ACEF de Québec sur l'argumentation soumise
par HQT (HQT-14 doc. 1)**

(HQT-14 doc. 1, p. 37) « Le Transporteur maintient que la marge de manoeuvre pour exporter (en TWh) n'est pas une hypothèse appropriée pour établir les besoins de transport (en MW) pour une année. Une marge de manoeuvre pour exporter ne donne pas nécessairement lieu à une exportation dans l'année visée. De plus, les réservations du service de transport de point à point à long terme permettent au client d'effectuer des exportations en énergie en tout temps, selon le niveau d'utilisation répondant à ses besoins. Pour ces mêmes réservations, la variation de la quantité d'énergie n'augmentera pas les besoins et les revenus de transport. L'ACEFQ ne présente d'ailleurs pas de preuve fondée à l'effet que le Producteur ne pourrait pas réaliser les exportations qu'il vise au cours de l'année 2012 avec les réservations prévues pour les services de transport de point à point.

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

51- ce qui est en jeu ici c'est la qualité des prévisions du service de point à point et la pertinence de tenir compte d'informations complémentaires afin d'améliorer les prévisions de besoin. D'une part, la marge de manoeuvre pour exporter est estimée à partir d'informations du domaine public (Plan stratégique d'H.Q., Plan d'approvisionnement d'HQP et suivis annuels etc.) et n'est nullement du domaine spéculatif. Cette information est pertinente pour juger de la capacité d'HQP d'exporter de l'énergie. Effectivement le facteur d'utilisation peut varier d'une année à l'autre, mais les informations disponibles nous indique que cet élément ne varie pas de manière très importante. Nous pensons que la marge de manoeuvre d'HQP pour exporter est pertinente et devrait être prise en compte pour prévoir avec plus d'exactitude les réservations de point à point. Si le facteur d'utilisation est appelé à changer de manière importante cette information devrait être fournie par HQP à HQT pour lui permettre de mieux prévoir les besoins.

52- HQT indique que le tableau intitulé « Facture et tarif unitaire de transport » de la page 12 de la preuve de l'ACEF de Québec est entaché d'erreurs et que les données ne sont pas toutes conformes à celles des demandes tarifaires du Transporteur et des décisions correspondantes de la Régie (HQT-14 doc. 1, page 38) ;

53- Notre affirmation dans notre preuve ,page 13, à l'effet que les revenus de point à point diminuent en 2012 relativement à 2011 vise en fait les revenus de point à point de court terme (7,5 M\$ en 2011 vs 7,4 M\$ en 2012). Le tarif moyen du service de point à point de long terme est effectivement de 1,521¢/kWh (370,6 M\$ / 24,373 TWh), en fait l'énergie de pt à pt

de long terme (25,264) n'était pas exact dans ce tableau (pour les années 2009 à 2012, due à une erreur de formule). Le FU calculé pour la charge locale correspond au ratio de l'énergie consommée par la charge locale (184,210 TWh) par la puissance en pointe prévue (36 710 MW) fois 8 760 heures.

54- Quant aux explications du fait que le tarif unitaire de point à point soit plus bas, effectivement, en absence de rabais sur les services de court terme, cela résulte essentiellement par un facteur d'utilisation plus élevé pour les services de court terme. Par contre le service quotidien non ferme se trouve à être tarifé à un coût moindre que le service quotidien ferme (et il en serait de même si nous avions un service horaire ferme).

55- Quant à la comparaison du coût unitaire moyen du service de transport (en ¢/kWh) cela permet de comparer sur une même base différents types de service et comme l'indique HQT nous sommes libres de présenter notre preuve comme bon nous semble (HQT-14 doc. 1, page 38) ;

Le tout respectueusement soumis

Québec, ce 13 février 2012

Denis Falardeau
Avocat
ACEF de Québec