AQCIE/CIFQ
Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport
R-3777-2011 Le 1er novembre 2011

QUESTIONS DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE) ET DU CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ) DANS LE CADRE DU DOSSIER DE LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2012

Premier sujet : <u>Écarts prévisionnels et prévisions 2012</u>

1. Références :

i) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1

ii) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Distributeur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-12, doc 1, pages 4-6

Préambule :

(i) HQT présente au tableau 2 la comparaison de l'état des résultats réglementés 2010 et du revenu requis autorisé (D-2010-032) et au tableau 3 la composition des principaux écarts.
(ii) HQT présente le revenu requis détaillé 2010 dans le cadre du dossier tarifaire R-3706-2009.
(iii) En réponse à une demande de renseignements de la Régie, HQD a déposé un document conciliant les données réelles des revenus requis de 2010 avec celles qui avaient été autorisées dans le dossier R-3708-2009. Considérant que HQD avait, dans l'intervalle, procédé à des ajustements organisationnels relatifs à la formation et aux technologies de l'information, HQD a présenté les revenus requis autorisés de deux façons différentes : (a) tels qu'ils avaient été autorisés par la décision D-2010-22; (b) en tenant compte de l'impact des ajustements organisationnels relatifs à la formation et aux technologies de l'information.

Demandes :

1.1 Veuillez fournir les composantes détaillées des revenus requis 2010 selon le même détail que la pièce présentée à la référence (ii) pour les données suivantes :
- Résultats 2010

- Année de base 2010
- Autorisé D-2010-032
- Écart entre les résultats et l'autorisé.

Dans la mesure où certains écarts s'expliquent en tout ou en partie par des ajustements organisationnels similaires à ceux présentés à la référence (iii), veuillez présenter les revenus requis autorisés selon la décision D-2010-32 de deux façons différentes, comme l'a fait HQD à la référence (iii), c'est-à-dire : (a) tels quels; et (b) en tenant compte de l'impact des ajustements organisationnels, le cas échéant. Veuillez déposer le fichier Excel.

1.2 Veuillez fournir les mêmes informations qu'à la question 1.1 pour les années 2008 et 2009 selon les mêmes modalités. Veuillez déposer le fichier Excel. Si possible, veuillez présenter les informations demandées à 1.1 et 1.2 dans un même tableau Excel.

1.3 Veuillez indiquer si HQT sera en mesure de déposer un tableau similaire à celui demandé à 1.1 à partir du prochain dépôt du rapport annuel, en complément aux tableaux 2 et 3 de la référence (i). Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.

2. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour « salaires de base » de 2010 était de 256,8 M$.

ii) La charge réelle pour « salaires de base » de 2010 a été de 244,8 M$.

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT n'y mentionne pas l'écart de 12 M$ entre les montants en (i) et (ii).

Demandes

2.1 À la référence (iii), pourquoi ne mentionnez-vous pas l'écart de 12 M$ entre les montants des références (i) et (ii)?

2.2 Comment expliquez-vous cet écart?

2.3 Veuillez quantifier cet écart pour les années 2008 et 2009.

2.4 Le cas échéant, comment expliquez-vous les écarts favorables à HQT au niveau du montant des salaires de base pour les années 2008, 2009 et 2010?

2.5 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

3. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

iv) Dossier R-3706-2009, HQT-6, Doc-2, pages 19 et 20

v) Dossier R-3777-2011, HQT-6, Doc-2, pages 16 et 26

Préambule :

i) La charge prévue pour « autres charges directes » de 2010 était de 149,5 M$, dont 92,1 M$ à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres ».

ii) La charge réelle pour « autres charges directes » de 2010 a été de 136,8 M$, dont 76,1 M$ à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres ». La charge prévue pour l'année témoin 2012 à l'égard des « autres charges directes » est de 159,7 M$, et celle des « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres », de 95,4 M$.

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT n'y mentionne ni l'écart favorable de 12,7 M$ au niveau des « autres charges directes », ni celui de 16 M$ au niveau des « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres ».

iv) HQT présentait, dans le dossier tarifaire R-3706-2009, les raisons pour lesquelles sa prévision de la charge pour « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres », en 2010, était 16 M$ (20 %) plus élevée que le montant réel de l'année historique 2008.

v) HQT explique que la hausse de 5 M$ de la charge pour « services externes » entre l'année historique 2010 et l'année témoin 2012, s'explique par l'inflation (2 M$) et une « *augmentation significative du coût des services externes requis pour la réalisation des travaux en raison notamment des fortes hausses du prix des carburants* ».

Demandes :

3.1 À la référence (iii), pourquoi ne mentionnez-vous pas les écarts de 12,7 M$ et 16 M$ que l'on retrouve entre les montants des références (i) et (ii)?

3.2 Comment expliquez-vous ces écarts? En ce qui a trait à l'écart au niveau des « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres », veuillez notamment faire référence aux éléments mentionnés spécifiquement à la référence (iv) et qui devaient faire croître cette charge de 16,2 M$ par rapport au niveau de 2008.

3.3 Veuillez quantifier ces écarts pour les années 2008 et 2009.

3.4 Le cas échéant, comment expliquez-vous les écarts favorables à HQT au niveau des « autres charges directes » et des « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres » pour les années 2008, 2009 et 2010?

3.5 Considérant que dans le dossier R-3706-2009, vous demandiez à la Régie d'autoriser une charge à titre de « Stock, achat de biens, ressources financières, locations et autres » de 92,1 M$ pour l'année 2010, c'est-à-dire 16,2 M$ plus élevée que celle (réelle) de 2008 (75,9 M$), mais que la charge réelle de 2010 s'est avérée presque identique à celle de 2008 (76,1 M$), en quoi l'augmentation prévue dans le présent dossier (19,3 M$) est-elle plus susceptible de s'avérer exacte, le cas échéant?

3.6 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

3.7 Veuillez donner plus de détails sur l'augmentation de 5 M$ de la charge pour « services externes » à la référence (v), notamment en quantifiant les éléments spécifiques en cause. À l'égard des *« fortes hausses du prix des carburants »*, veuillez fournir davantage de détails sur la hausse considérée, en spécifiant à quel

moment elle a eu lieu, quel était le prix de départ, quel est le prix final et quelle quantité de carburants est consommée.

4. Références :

i) Dossier R-3669-2008, Phase I, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Dossier R-3738-2010, HQT-5, Doc-1, page 4

iv) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

Préambule :

i) Les « charges de services partagés » sont plus détaillées ici qu'elles ne le sont aux références (ii), (iii) et (iv).

ii) Les charges prévues pour « ressources humaines et services partagés » et « unités corporatives » de 2010 étaient de 114,4 M$ et 24,9 M$, respectivement. Les charges réelles pour « ressources humaines et services partagés » et « unités corporatives » de 2008 ont été de 104 M$ et 26,2 M$.

iii) Les charges réelles pour « centre de services partagés » et « unités corporatives » de 2009 ont été de 95,1 M$ et 44,6 M$, respectivement.

iv) Les charges réelles pour « centre de services partagés » et « unités corporatives » de 2010 ont été de 94,2 M$ et 47,5 M$, respectivement. Pour l'année de base 2011, ces charges seraient de 104,2 M$ et 46,4 M$, respectivement.

Demandes :

4.1 Quelle est la différence, le cas échéant, entre « ressources humaines et services partagés » aux prévisions de l'année témoin 2010 (référence (ii)) et « centre de services partagés » aux résultats réels de l'année historique 2010 (référence (iv))? Nous ne faisons pas référence à l'écart des montants constatés; nous voulons plutôt savoir ce qui distingue ces deux charges au niveau conceptuel, le cas échéant.

4.2 On constate, pour l'année 2010, un écart prévisionnel favorable de 20,2 M$ entre « ressources humaines et services partagés » et « centre de services partagés »; on

constate aussi un écart prévisionnel défavorable de 22,6 M$ au niveau de la charge pour « unités corporatives » de 2010.

a) Ces écarts sont-ils reliés? Veuillez expliquer en détail.

b) Comment expliquez-vous chacun de ces écarts?

4.3 On constate que les montants réels pour « ressources humaines et services partagés » et « centre de services partagés » ont diminué de près de 9 M$ entre 2008 (104 M$) et 2009 (95,1 M$), et qu'ils ont encore diminué d'un million de dollars entre 2009 et 2010 (94,2 M$). Or, en vertu de vos prévisions dans le présent dossier pour l'année de base 2011 (104,2 M$), ces montants repartiraient à la hausse, revenant ainsi à leur niveau de 2008. À quoi attribuez-vous une telle hausse?

4.4 Comment justifiez-vous votre estimation de la charge pour « centre de services partagés » de l'année témoin 2012 dans le présent dossier?

4.5 Pourquoi les « charges de services partagés » sont-elles moins détaillées à partir du dossier R-3706-2009 (référence (ii)) qu'elles ne l'étaient au dossier R-3669-2008 (référence (i))?

5. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour « coûts capitalisés » de 2010 était de -117,8 M$, dont -110,6 M$ à titre de « prestations de travail ».

ii) La charge réelle pour « coûts capitalisés » de 2010 a été de -142,1 M$, dont -133,4 M$ à titre de « prestations de travail ».

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT mentionne un écart favorable au niveau des « coûts capitalisés » de 29 M$.

Demandes :

5.1 À la référence (iii), pourquoi mentionnez-vous un écart favorable de 29 M$ au niveau des « coûts capitalisés » alors que si l'on se fie aux références (i) et (ii), cet écart serait plutôt de 24,3 M$?

5.2 Comment expliquez-vous cet écart au niveau des « coûts capitalisés », ainsi que celui, favorable, de 22,8 M$ au niveau des « prestations de travail » ?

5.3 Veuillez quantifier ces écarts pour 2009.

5.4 Veuillez expliquer pourquoi de tels écarts se sont répétés en 2009 et 2010?

5.5 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

6. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour « achat de services de transport » de 2010 était de 25 M$.

ii) La charge réelle pour « achat de services de transport » de 2010 a été de 18,7 M$.

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart de 6 M$ à l'égard des « Négociations des contrats d'achats de transit ».

Demandes :

6.1 Comment expliquez-vous un tel écart, qui correspond au quart de la charge prévue pour « achat de services de transport » de 2010?

7. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour « taxes » de 2010 était de 112 M$, dont 24 M$ à titre de « taxe sur le capital », 75,9 M$ à titre de « taxe sur les services publics » et 12,1 M$ à titre de « taxes municipales et scolaires ».

ii) La charge réelle pour « taxes » de 2010 a été de 101,4 M$, dont 17,2 M$ à titre de « taxe sur le capital », 72,6 M$ à titre de « taxe sur les services publics » et 11,6 M$ à titre de « taxes municipales et scolaires ».

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de 5 M$ à titre de « Récupération de taxe sur le capital » ainsi qu'un écart favorable de 3 M$ à titre de « Taxe sur les services publics ».

Demandes :

7.1 À quoi attribuez-vous les écarts entre les montants de la référence (i) et les montants correspondant de la référence (ii), dont, notamment, un écart total de 10,6 M$ pour l'ensemble des « taxes »?

7.2 Veuillez calculer ces écarts pour l'année 2009.

7.3 La diminution des différentes taxes, pour l'année 2010, et son ampleur, n'étaient-elles pas prévisibles?

7.4 À la référence (iii), pourquoi mentionnez-vous un écart de 5 M$ à titre de récupération de taxe sur le capital, alors qu'en vertu des références (i) et (ii), l'écart relatif à l'élément « taxe sur le capital » est de 6,8 M$?

8. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3738-2010, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iv) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour les « frais corporatifs » de 2010 était de 38,3 M$.

ii) La charge réelle pour les « frais corporatif » de 2009 a été de 28,6 M$.

iii) La charge réelle pour les « frais corporatifs » de 2010 a été de 27,6 M$, alors que celle prévue pour l'année témoin 2012 est de 35,5 M$.

iv) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de 11 M$ à l'égard des « frais corporatifs ».

Demandes

8.1 Comment expliquez-vous un tel écart, important non seulement en valeur absolue (10,7 M$) mais aussi par rapport au montant réel (surestimation de près de 40%)?

8.2 Veuillez calculer cet écart pour l'année 2009.

8.3 Considérant de tels écarts favorables, le cas échéant, et considérant que la charge réelle des « frais corporatifs » des années 2009 et 2010 a été de 28,6 M$ et 27,6 M$ respectivement, pourquoi proposez-vous une prévision de 35,5 M$ pour cette charge à l'égard de l'année témoin 2012, soit environ 25 % d'augmentation par rapport à ces montants?

8.4 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?

9. Références :

i) Dossier R-3706-2009, HQT-5, Doc-1, page 4

ii) Dossier R-3777-2011, HQT-5, Doc-1, page 4

iii) Étude du rapport annuel 2010 du Transporteur selon l'article 75 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, HQT-2, doc 1.1, page 6

Préambule :

i) La charge prévue pour le « coût des capitaux empruntés » de 2010 était de 852,4 M$.

ii) La charge réelle pour le « coût des capitaux empruntés » (selon la structure de capital présumée) de 2010 a été de 837,7 M$.

iii) Au tableau III, HQT énumère « les principales différences entre les résultats réglementaires et les revenus requis 2010 ». HQT y mentionne un écart favorable de 15 M$ à l'égard des « frais corporatifs », découlant d'une surestimation du taux de la dette et d'une sous-estimation de la base de tarification.

Demandes

9.1 Comment expliquez-vous la surestimation du taux de la dette pour l'année 2010?

9.2 Veuillez calculer l'écart du « coût des capitaux empruntés » pour l'année 2009 et en expliquer les raisons.

9.3 Que proposez-vous afin de mettre un terme à de tels écarts?