

31 octobre 2011
No de dossier: R-3777-2011
Demande de renseignements no 1 de UC
Page 1

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER R-3777-2011

***Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport
d'Hydro-Québec à compter du 1er janvier 2012***

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS No 1 DE L'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)

Demande de renseignements préparée par Co Pham, ing., PhD., expert-conseil

INTÉGRATION DES RESSOURCES À PRODUCTION VARIABLE

Référence : (i) HQT-10, Document 1, page 5 :

« En novembre 2010, la commission [FERC] publiait une proposition de règlement portant sur l'intégration des ressources à production variable telle les énergies éoliennes. Elle y reconnaît les contraintes de ce type de production et propose trois améliorations dont la plus significative est, pour les transporteurs, l'introduction de la programmation intra-horaire aux 15 minutes. » (nos soulignés)

Demande(s) :

1.1 Veuillez indiquer les impacts potentiels de la proposition de la FERC mentionnée à la référence (i) sur les activités du Transporteur incluant notamment :

- a) la commercialisation,
- b) la gestion des installations,
- c) la planification du réseau, et
- d) la proposition des tarifs applicables au Transporteur.

1.2 Veuillez indiquer la compréhension du Transporteur de l'expression « *programmation intra-horaire aux 15 minutes* » mentionnée par le Transporteur à la référence (i).

1.3 Veuillez expliquer la différence entre « *programmation intra-horaire aux 15 minutes* » avec « *programmation variable aux 15 minutes* » mentionnée à la page 6 de la pièce HQT-10, Document 1, lignes 8 à 10.

IMPACTS POTENTIELS DES ORDONNANCES 743 ET 743-A DE LA FERC

Référence : (i) HQT-10, Document 1, page 5 :

« Par ailleurs, la FERC a publié les ordonnances 743 et 743-A sur la définition du système de production-transport d'électricité. Au cours de l'année, le Transporteur a maintenu son implication dans les groupes de travail du NPCC et de la NERC pour l'établissement et l'application des normes de fiabilité.»

Demande(s) :

2.1 Veuillez indiquer les impacts potentiels des ordonnances 743 et 743-A de la FERC mentionnée à la référence (i) sur les activités du Transporteur, ainsi que sur l'établissement et l'application des normes de fiabilité.

2.2 Veuillez démontrer la pertinence de la participation du Transporteur aux groupes de travail du NPCC et de la NERC, en précisant entre autres l'utilité potentielle de ces travaux à la clientèle du Transporteur.

PROJET-PILOTE AVEC LE NEW YORK INDEPENDENT SYSTEM OPERATOR (« NYISO »)

Référence : (i) HQT-10, Document 1, page 6 :

« En juillet 2011, le Transporteur a débuté un projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes en collaboration avec le New York Independent System Operator (« NYISO »), tel qu'annoncé sur le site OASIS du Transporteur. Cette nouvelle fonctionnalité permettra aux clients des services de transport de mettre en place des programmes dont le profil pourra varier à toutes les 15 minutes. »

Demande(s) :

3.1 Veuillez indiquer les objectifs du projet-pilote mentionné à la référence (i).

3.2 Veuillez indiquer la durée du projet-pilote ainsi que l'échéancier du dépôt des rapports.

3.3 Veuillez indiquer les impacts potentiels de la mise en place des programmes dont le profil pourra varier à toutes les 15 minutes (référence i) sur les activités du Transporteur, notamment :

a) sur la commercialisation du service de transport à court terme;

b) et sur les *services complémentaires*.

3.4 Veuillez indiquer si le succès potentiel du projet-pilote mentionné à la référence (i) permettrait au Transporteur d'augmenter ses revenus et préciser, le cas échéant, la nature des transactions associées à ces revenus supplémentaires (par exemple, les transactions point à point à court terme).

IMPACTS POTENTIELS DE CERTAINS NOUVEAUX PROJETS D'APPROVISIONNEMENTS ÉLECTRIQUES

Référence : (i) HQT-10, Document 1, page 7 :

« Afin d'assurer le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Transporteur note que l'approvisionnement en électricité continue d'être effectué à partir de diverses sources d'énergies renouvelables. Ainsi, en décembre 2010, le Distributeur annonçait qu'il retenait des soumissions totalisant 291,4 MW en vertu de l'appel d'offres d'avril 2009 visant l'achat de 500 MW d'électricité provenant de parcs éoliens. Par ailleurs, en mai 2011, le gouvernement du Québec annonçait un nouveau programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle. Le programme permettra de produire jusqu'à 150 MW d'électricité. Enfin, en juin 2011, le gouvernement du Québec annonçait qu'un quatrième appel d'offres de 1 000 MW serait bientôt lancé par le Distributeur pour l'achat d'électricité provenant de parcs éoliens. » (nos soulignés)

Demande(s) :

4.1 Veuillez confirmer que le Transporteur serait en mesure d'assurer le service de transport requis pour l'intégration de tous les projets mentionnés à la référence (i). Dans la négative, veuillez en fournir les raisons.

4.2 Veuillez indiquer les impacts de chacun des projets mentionnés à la référence (i) sur les investissements et sur les tarifs du Transporteur.

4.3 Veuillez fournir une estimation des contributions du Distributeur (en M\$) qui seraient requises pour l'intégration de chacun des projets mentionnés à la référence (i) au réseau du Transporteur.

4.4 Veuillez déposer copie de l'annonce du gouvernement du Québec mentionnée à la référence (i).

4.5 Veuillez indiquer si l'annonce gouvernementale relativement au quatrième appel d'offres d'énergie éolienne mentionnée à la référence (i) vise Hydro-Québec ou spécifiquement Hydro-Québec Distribution (le Distributeur).

4.6 Veuillez confirmer que le coût de l'intégration éventuelle au réseau du Transporteur de l'énergie découlant du quatrième appel d'offres éolien mentionné à la référence (i) serait alloué principalement au Distributeur. Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez élaborer votre réponse.

NOUVELLES CONVENTIONS DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT SIGNÉES
DEPUIS LA DEMANDE TARIFAIRE 2011 (DOSSIER R-3738-2010)

Référence : (i) HQT-10, Document 1, page 7 :

« Depuis le dépôt de la demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010), le Transporteur a signé les nouvelles conventions de service de transport de point à point suivantes :

- Deux conventions de 100 MW chacune avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour livraison à NE couvrant la période du 22 octobre 2010 au 21 octobre 2011.
- Deux conventions de 65 MW et de 40 MW avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour livraison à NE couvrant la période du 1er avril 2011 au 31 mars 2013.
- Deux conventions de 150 MW chacune avec Hydro-Québec Production pour livraison à NB couvrant la période du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2011. »

Demande(s) :

5.1 Veuillez préciser la nature long terme ou court terme de chacune des trois conventions de service mentionnées à la référence (i).

5.2 Veuillez élaborer votre réponse et indiquer les impacts de ces considérations sur la commercialisation du Transporteur et ses revenus.

BESOINS DE LA CHARGE LOCALE

Référence : (i) HQT-10, Document 2, page 5 :

« 1.1 Besoins de la charge locale

La charge locale est constituée de l'ensemble des besoins de transport des clients du Distributeur, à l'exclusion des clients des réseaux autonomes.

Pour l'année 2012, la prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 6 36 710 MW. La prévision des besoins en énergie est de 184 810 GWh. »

(ii) Hydro-Québec Distribution, Dossier R-3776-2011, HQD-5, Document 1, page 9 :

« 2.2. Approvisionnements postpatrimoniaux pour l'année 2012

2.2.1. Stratégie proposée

La **baisse additionnelle** d'environ 27 TWh sur la période 2012-2027 constatée lors de la mise à jour de la prévision de la demande, **en mai 2011**, occasionne un solde de 2 TWh du compte d'énergie différée à l'échéance des conventions. Ce résultat repose sur l'hypothèse que l'énergie du contrat cyclable n'est plus différée et que l'utilisation modulable de TCE est reportée en 2018, à des fins de planification, plutôt qu'en 2015 tel que présenté dans le Plan d'approvisionnement 2011-2020.

Sur cette base, le Distributeur n'entend pas différer d'énergie en 2012, mais verra plutôt à reconduire les transactions financières avec le Producteur. »(nos soulignés).

Demande(s) :

6.1 Veuillez confirmer que les besoins de la charge locale indiqués par le Transporteur à la référence (i) sont basés sur la prévision des ventes du Distributeur.

6.2 Veuillez confirmer que pour établir les besoins de la charge locale (référence (i)), le Transporteur a utilisé la prévision des ventes de mai 2011 du Distributeur qui est identique à celle soumise par le Distributeur dans son dossier tarifaire (dossier R-3776-2011, référence ii). Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

6.3 Concernant la prévision des ventes et des besoins aux fins d'établissement des tarifs de transport, veuillez décrire le processus de soumission et d'échanges d'information entre le Distributeur et le Transporteur.

6.4 En réponse à la question 6.3, veuillez décrire, de façon la plus précise possible, comment le Transporteur s'assure d'obtenir les informations les plus à jour du Distributeur et comment il intègre ces informations dans son processus de proposition des tarifs de transport et de la facture de la charge locale.

6.5 Dans le processus de soumission et d'échanges d'information entre le Distributeur et le Transporteur, y-a-t-il des échéanciers précis à respecter par le Distributeur? Dans l'affirmative, veuillez les indiquer. Dans la négative, veuillez en fournir les raisons.

6.6 Veuillez indiquer à quel moment de l'année 2012 le Transporteur reçoit du Distributeur sa mise à jour des besoins prévus pour 2012.

PRÉVISION DES BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT À COURT TERME POUR L'ANNÉE 2012

Référence : (i) HQT-10, Document 2, page 7 :

« En ce qui concerne l'année 2012, le Transporteur précise, tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-039, qu'il anticipe que les besoins de transport de point à point à court terme surviendraient dans le cadre du service horaire à un niveau de réservation équivalent à l'année 2011. Ainsi, la prévision des besoins en énergie pour l'année 2012 est de 0,9 TWh. » (nos soulignés).

(ii) Décision D-2011-039 (dossier R-3738-2010), page 82 :

« [362] La Régie constate, pour l'année 2010, une nette sous-estimation des projections des besoins de point à point de court terme de l'année témoin, comparativement à la prévision révisée.

[363] Par ailleurs, elle note que le compte d'écart pris en compte pour l'établissement du cavalier en 2011 présente un solde important de -54,1 M\$. Elle juge que l'utilisation d'un cavalier, ayant pour effet d'ajuster les écarts entre les revenus prévus et réels des services de

transport de point à point, ne devrait pas empêcher le Transporteur d'améliorer la précision de ses prévisions, à cet égard.

[364] De plus, l'ajustement apporté par le cavalier s'applique aux générations de clients des deux années tarifaires subséquentes aux prévisions, d'où l'importance d'apporter une attention particulière aux prévisions.

[365] La Régie demande au Transporteur de revoir sa **méthodologie de prévision des besoins et revenus** pour les services de point à point de court terme afin d'améliorer l'acuité des projections. Elle lui demande également de justifier, lors de ses prochaines demandes tarifaires, les écarts importants pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles. » (nos soulignés).

Demande(s) :

7.1 Veuillez décrire la méthodologie utilisée par le Transporteur pour prévoir les besoins à court terme en 2012 mentionnés à la référence (i).

7.2 Veuillez fournir une comparaison de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur avec la ou les méthodologies utilisées antérieurement par lui, en précisant notamment leurs approches méthodologiques, leurs hypothèses et leurs contextes commerciaux.

7.3.1 Avant de proposer la nouvelle méthodologie mentionnée à la référence (i), le Transporteur a-t-il étudié les méthodologies utilisées par des transporteurs comparables à Hydro-Québec TransÉnergie?

7.3.2 Si la réponse à la question 7.3.1 est affirmative, veuillez fournir une description de ces méthodologies et les comparer avec la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur (référence i).

7.3.3 Si réponse à la question 7.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi.

7.4 Veuillez préciser la différence entre la méthodologie utilisée par le Transporteur pour établir sa prévision pour 2012 et celles utilisées antérieurement.

7.5 Veuillez préciser en quoi la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur réponde aux préoccupations indiquées par la Régie dans sa décision D-2011-039 (référence [ii]).

7.6 Veuillez fournir les besoins et revenus de point à point de court terme qui auraient été obtenus par l'application de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur aux données des 5 dernières années et les comparer avec les besoins et les revenus réels.

7.7 Veuillez commenter sur les avantages et inconvénients de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur.

JUSTIFICATIONS ET EXPLICATIONS DES ÉCARTS ENTRE LES DONNÉES PROJETÉES ET LES DONNÉES RÉELLES

Référence : (i) HQT-10, Document 2, page 9 :

« Tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-039, le Transporteur explique les écarts entre les revenus des services de transport projetés et les revenus des services de transport réels. En ce qui concerne les revenus des services de transport de point à point réels pour l'année 2010 de 378,3 M\$, il y a un écart de 30,9 M\$ avec les revenus des services de transport de point à point de 347,4 M\$ retenus dans les décisions D-2010-032 et D-2010-041. Cet écart est expliqué principalement par les revenus réels provenant du Producteur pour les services de transport de point à point qui ont dépassé de 29,1 M\$ la prévision. À cet égard, les revenus du service de point à point à long terme ont été supérieurs de 10,4 M\$, compte tenu principalement de nouvelles réservations non anticipées et de la non-concrétisation de renouvellements anticipés, tandis que les revenus des services de transport de point à point à court terme ont été supérieurs de 18,8 M\$ principalement réalisés au cours des six premiers mois de l'année. » (nos soulignés).

Demande(s) :

8.1 Le Transporteur présente à la référence (i) certains constats concernant les écarts entre les revenus projetés des services de transport et les revenus réels des services de transport. Veuillez indiquer si ces constats aideraient ou non le Transporteur dans sa révision de sa méthodologie de prévision des besoins et des revenus telle que demandée par la Régie dans sa décision D-2011-039 [page 82].

8.2 Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Référence : (i) HQT-10, Document 2, pages 9 à 10 :

« La création du compte d'écart des services de transport de point à point a été ordonnée par la Régie dans sa décision D-2007-08 et les modalités de disposition de ce compte ont été déterminées dans la décision D-2008-019.

Le solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point, est présenté au tableau suivant. Ce montant est reflété à la pièce HQT-12, Document 1, aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2012. [tableau 5 de HQT-10, Document 2 omis] » (nos soulignés).

(ii) HQT-10, Document 2, page 8, tableau 4 intitulé « Revenus des services de transport (M\$) ».

Demande(s) :

8.3 Veuillez expliquer les modalités de disposition utilisées par le Transporteur et les calculs effectués par lui pour établir les soldes du compte d'écart à la fin de 2010 et 2011 présentés au tableau 5 de la référence (i) [tableau intitulé « Solde du compte d'écart (M\$) »].

8.4 En réponse à la question précédente, veuillez démontrer la conformité des modalités de disposition appliquées par le Transporteur avec celles spécifiées par la Régie dans sa décision D-2008-019.

8.5 Veuillez fournir la valeur du « *montant projeté pour le cavalier 2011* » mentionné au tableau 5 de la référence (i) et expliquer la différence avec le « *montant considéré pour le cavalier 2011* » de -29,6 M\$ du même tableau.

8.6 Veuillez concilier la valeur de -54,0 M\$ en 2011 présentée à la référence (ii) avec les valeurs pertinentes présentées au tableau 5 de la référence (i).

RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE

Référence : (i) HQT-11, Document 2, page 5 :

« Modifications depuis la demande tarifaire 2011 (dossier 1 R-3738-2010)

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.

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.

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. » (nos soulignés)

Demandes :

9.1 Veuillez justifier les modes d'attribution proposés par le Transporteur pour chacune des rubriques mentionnées à la référence (i), soit :

- 1) – rubrique Actif réglementaire ATPC / PTPC;
- 2) - rubrique Compte d'écarts du coût de retraite;
- 3) - rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.

9.2 Veuillez indiquer les principes sur la base desquels le Transporteur a proposé ces modes d'attribution des coûts.

9.3.1 Avant de proposer ces modes d'attribution des coûts, le Transporteur a-t-il étudié les méthodologies et les pratiques d'attribution utilisées par des transporteurs comparables à Hydro-Québec TransÉnergie pour les cas identiques ou similaires à ceux mentionnés à la référence (i)?

9.3.2 Si la réponse à la question 9.3.1 est affirmative, veuillez décrire ces méthodologies et pratiques et les comparer avec celles proposées par le Transporteur à la référence (i).

9.3.3 Si la réponse à la question 9.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi.

TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT (HQT-12, DOCUMENT 1)

DONNÉES UTILISÉES DANS LA DÉTERMINATION DU TARIF ANNUEL ET DE LA FACTURE DE LA CHARGE LOCALE

Référence : (i) HQT-12, Document 1, pages 6 à 7 :

« 3.1 Tarifs de transport

Les tarifs de transport sont établis conformément aux décisions de la Régie et permettent au Transporteur de récupérer l'ensemble des revenus requis.

Le tarif annuel, mensuel, hebdomadaire, quotidien ou horaire est applicable aux services de transport de point à point.

Le tarif annuel est également utilisé pour l'établissement des revenus relatifs au service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

Le tableau suivant présente une comparaison entre les tarifs en vigueur et les tarifs proposés, ainsi que le cavalier applicable aux services de transport à long terme. » [tableau 3 intitulé « Tarifs en vigueur et tarifs proposés » omis] (nos soulignés)

Demandes :

10.1 Veuillez confirmer que le tarif annuel proposé par le Transporteur (référence (i)) est déterminé en fonction des besoins prévus de la charge locale à la pointe (en MW) et des réservations du service de point à point à long terme . Veuillez élaborer votre réponse.

10.2 Veuillez confirmer que les besoins réels (consommation plus perte) de la charge locale pendant une année donnée n'influencent en rien sa facture de transport. Dans l'affirmative ou dans la négative, veuillez expliquer.

10.3.1 Ces dernières années, le Distributeur a révisé plusieurs fois à la baisse, jamais à la hausse, ses prévisions des ventes et des besoins énergétiques des consommateurs québécois. Veuillez indiquer si le Transporteur a évalué ou non les impacts des écarts de la prévision des besoins fournie par le Distributeur par rapport aux besoins réels de la charge locale sur les tarifs de transport de point à point de long et court terme, ainsi que sur la facture de transport de la charge locale.

10.3.2 Si la réponse à la question 10.3.1 est affirmative, veuillez décrire les évaluations du Transporteur et en fournir les résultats.

10.3.3 Si la réponse à la question 10.3.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas effectué de telles évaluations.

10.4 Veuillez confirmer (ou infirmer) que, pour une année donnée, si le besoin prévu de la charge locale était trop élevé par rapport à son besoin réel, la facture de transport de la charge locale serait supérieure à ce qui aurait pu être en utilisant une meilleure prévision des besoins de la charge locale. Veuillez élaborer votre réponse.

10.5 Veuillez confirmer (ou infirmer) que, pour une année donnée, si le besoin prévu de la charge locale était trop élevé par rapport à son besoin réel, le tarif du service de point à point de long terme serait inférieur à ce qui aurait pu être en utilisant une meilleure prévision des besoins de la charge locale.

10.6.1 Veuillez indiquer si le Transporteur a fait ou non des démarches auprès du Distributeur pour obtenir de meilleure prévision des besoins de la charge locale ou des révisions plus fréquentes de ses prévisions dans le but d'utiliser les prévisions les plus précises possibles dans la proposition des tarifs de transport et dans la commercialisation des services de transport auprès de sa clientèle.

10.6.2 Si la réponse à la question 10.6.1 est affirmative, veuillez décrire ces évaluations ainsi que leurs résultats.

10.6.3 Si la réponse à la question 10.6.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas effectué de telles évaluations.

10.7 Veuillez commenter sur l'opportunité pour le Transporteur d'obtenir des **revenus supplémentaires** par la mise à jour plus fréquente de la prévision des besoins du Distributeur. Veuillez élaborer votre réponse.

10.8 Veuillez commenter sur l'opportunité pour le Transporteur **d'ajuster** la facture de transport de la charge locale en fonction de ses besoins réels. Veuillez élaborer votre réponse.

10.9.1 Le Transporteur a-t-il étudié ou non les mesures ou modifications du processus de travail qui seraient susceptibles d'améliorer **la précision des données relatives au besoin de la charge locale** requises dans l'établissement des tarifs de transport et de la facture de transport de la charge locale?

10.9.2 Si la réponse à la question 10.9.1 est affirmative, veuillez décrire ces mesures ou modifications du processus de travail.

10.9.3 Si la réponse à la question 10.9.1 est négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas étudié cette question.

ÉVOLUTION DES BESOINS ET DES TARIFS

Référence : (i) HQT-12, Document 1, page 7 :

« Dans sa décision D-2008-019, la Régie invite le Transporteur à présenter dans les prochaines demandes tarifaires l'évolution depuis l'année 2001, en dollars courants et en dollars constants, du tarif annuel applicable au service de transport de point à point à long terme ainsi que de la facture applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

Le Transporteur présente au tableau suivant l'évolution du tarif annuel et de la facture de la charge locale, sans considération du cavalier.

En dollars courants, le tarif annuel proposé reflète une augmentation de 1,0 % par rapport à celui de l'année 2001, alors qu'en dollars constants, il présente une diminution de 18,7 %.

Le tarif unitaire pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est le même que celui du tarif annuel du service de transport de point à point. L'évolution de la facture de la charge locale intègre la croissance de 15,7 % des besoins de transport de la charge locale depuis l'année 2001, lorsque ces besoins étaient de 31 726 MW. En dollars courants, le montant de la facture de la charge locale reflète une augmentation de 16,8 % depuis l'année 2001. En dollars constants, il présente une diminution de 6,0 % sur la même période, compte tenu de la croissance des besoins de transport. » (nos soulignés)

Demandes :

31 octobre 2011

No de dossier: R-3777-2011

Demande de renseignements no 1 de UC

Page 13

11.1 Veuillez fournir l'évolution annuelle depuis 2001 des besoins précisés ci-après dans le même format que celui du tableau 4 de la pièce HQT-12, Document 1, page 8 :

- 1) Besoins « prévus » utilisés pour l'établissement des tarifs de la charge locale (en MW);
- 2) Besoins « réels » à la pointe de la charge locale;
- 3) Besoins normalisés à la pointe de la charge locale;
- 4) Besoins totaux du point à point à long terme utilisés pour l'établissement des tarifs.

11.2 En réponse à la question 11.1, veuillez fournir les explications et remarques utiles à la compréhension de ces données.

11.3 Veuillez fournir les calculs et les données utilisés par le Transporteur pour calculer le taux de croissance de 15,7% des besoins de la charge locale indiqué à la référence (i).

11.4 Veuillez fournir le taux de croissance des besoins réels de la charge locale pour la période 2001-2010, ainsi que les calculs et les données utilisés par le Transporteur à cette fin.

EFFICIENCE

Référence(s) HQT-3 doc 1, page 6, lignes 32-33 et page 7, lignes 1 à 6.

«L'analyse effectuée par le groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements mis sur pied par le Transporteur¹ a permis à ce dernier de vérifier l'efficacité des efforts consacrés qui ont été traduits en termes d'investissements évités. Le Transporteur a d'ailleurs donné des exemples d'investissements évités grâce à la planification intégrée dans ses demandes tarifaires antérieures. À la suite de ses réflexions, le Transporteur en est venu à la conclusion que la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire. De ce fait, il n'apparaît plus opportun, de l'avis du Transporteur, de suivre les investissements évités.»

(nous soulignons)

Demande(s)

- 12.1** Veuillez supporter par une démonstration l'affirmation à l'effet que «la planification intégrée fait maintenant partie intégrante de ses façons de faire (du Transporteur).
- 12.2** Veuillez notamment identifier les données examinées et critères utilisés par HQT pour en arriver à cette conclusion.
- 12.3** En absence de suivi des investissements évités, veuillez indiquer de quelle façon la Régie et les intervenants pourraient s'assurer du maintien ou de l'amélioration de l'efficacité du Transporteur en cette matière.

Référence(s) HQT-3 doc 1, page 7, lignes 7 à 9.

«Le Transporteur a également constaté que les pratiques ou projets d'efficacité n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et que dans le cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles à capter.»

(nous soulignons)

Demande(s)

- 13.1** Veuillez identifier les pratiques qui n'apportent pas des gains uniformes dans le temps.
- 13.2** Veuillez expliquer pourquoi les pratiques identifiées précédemment n'apportent pas de gains uniformes et décrire le rythme et/ou la façon dont ces gains se concrétisent.

- 13.3** Veuillez identifier chacune des pratiques pour lesquelles les gains seraient impossibles à capter ou à mesurer. Dans chaque cas, veuillez expliquer pourquoi.
- 13.4** Veuillez identifier chacune des pratiques pour lesquelles les gains sont difficiles à capter et, dans chaque cas, veuillez expliquer pourquoi.
- 13.5** Veuillez préciser le sens et la portée du terme «capter» tel qu'utilisé.

Référence(s) HQT-3 doc 1, page 7 lignes 32 à 34.

«Enfin, les conclusions tirées de l'application de la planification intégrée mentionnées précédemment répondent à la demande de la Régie de faire rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements.»

Demande(s)

- 14.1** Veuillez indiquer si les travaux du groupe de travail sur la gestion des investissements ont eux-mêmes fait l'objet de rapport(s) interne(s).
- 14.2** Dans l'affirmative, veuillez déposer ce(s) rapport(s).
- 14.3** Dans la négative, veuillez justifier.

Référence(s) (i) HQT-3 doc 1, page 8, lignes 6 à 10.

«On constate une hausse marquée des investissements réels et planifiés jusqu'en 2016. Les investissements prévus par la suite demeurent élevés, leur diminution s'expliquant essentiellement par le fait qu'après 2016, les investissements en croissance qui seront effectués à la demande des clients du Transporteur ne sont pas tous connus et ne font donc pas tous partie de la planification.»

(nous soulignons)

(ii) HQT-9 doc 1, page 26, Tableau 13

Demande(s)

- 15.1** Veuillez indiquer quel est l'impact de l'absence de prise en compte des investissements additionnels susceptibles d'être requis à compter de 2016 sur la validité des données présentées aux Tableaux 11 (prévision des besoins) et 13 (impact tarifaire des investissements) de la pièce HQT-9 doc 1.

- 15.2** Veuillez reproduire les Tableaux 11 et 13 de la pièce HQT-9 doc 1 en projetant, à compter de l'année 2017, des taux de croissance des besoins et des investissements identiques à ceux prévus pour les années 2011 à 2016.

Référence(s) HQT-3 doc 1, page 16, lignes 21 à 25

« En ce qui a trait à la dimension d'efficacité consistant à sécuriser les ressources requises, la Régie pourrait suivre l'évolution de pratiques gagnantes importantes du Transporteur, comme par exemple la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, en les évaluant sur un horizon plus large en dégageant les tendances plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle des résultats.»

(nous soulignons)

Demande(s)

- 16.1** Veuillez préciser le sens de l'expression « en les évaluant sur un horizon plus large » et décrire, le cas échéant, le genre d'évaluation réglementaire que le Transporteur suggère par cette expression.
- 16.2** Veuillez expliquer comment la Régie pourrait examiner l'évolution des pratiques sans procéder à une évaluation ponctuelle des résultats.
- 16.3** Veuillez notamment préciser si le Transporteur suggère que la Régie n'effectue qu'un examen sommaire du respect de certains principes d'efficacité sans baser ses décisions sur des données chiffrées et comparables.

Référence(s) (i) HQT-3 doc 1, page 17, lignes 14 à 18

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

(ii) HQT-3 doc 1, page 19, lignes 20 à 23

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

Demande(s)

31 octobre 2011

No de dossier: R-3777-2011

Demande de renseignements no 1 de UC

Page 17

- 17.1** Veuillez justifier la proposition du Transporteur de maintenir l'objectif des gains d'efficience pour l'année 2012 à un niveau cible équivalant à 1% des CNE sous son contrôle alors qu'il a été en mesure de réaliser des gains d'efficience de près de 2 % en 2010 et de plus de 2,5 % en 2011.
- 17.2** Veuillez identifier les mesures, les initiatives ou nouvelles pratiques grâce auxquelles le Transporteur a été en mesure d'atteindre en 2010 et 2011 des gains d'efficience nettement plus élevés que la cible de 1 % des CNE.
- 17,3** Veuillez indiquer si les pratiques qui ont permis d'atteindre de tels gains d'efficience en 2010 et 2011 peuvent être reproduites et maintenues pour produire des gains récurrents.

Dans la négative, veuillez expliquer.

Référence(s) HQT-3 doc 1, page 19, lignes 24 à 27.

« Depuis 2007, les efforts du Transporteur en lien avec sa démarche d'efficience continuent à générer des gains tangibles en grande partie sur une base récurrente et donc, incorporés de façon intrinsèque (« Built-in ») dans la structure de coûts associée à ses demandes tarifaires.»

Demande(s)

- 18.1** Veuillez identifier les pratiques mises en place par le Transporteur qui génèrent des gains d'efficience récurrents.
- 18.2** Veuillez démontrer par quelles mesures et en vertu de quels critères le Transporteur s'assure du caractère récurrent de certains gains d'efficience et comment il parvient à les quantifier.
- 18.3** Pour chacune des pratiques identifiées comme générant des gains d'efficience récurrents, veuillez déterminer leur valeur et indiquer comment le Transporteur tient compte, s'il y a lieu, de l'effritement de ces gains.

CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

Référence(s) HQT-4 doc 2, page 7, lignes 15 à 18

«Bien que les modifications demandées soient tributaires d'une décision à venir de la Régie (R-3768-2011), le Transporteur a, dans la présente demande tarifaire, d'une part, maintenu le traitement comptable de la charge de désactualisation visé par la norme IAS 37 et, d'autre part, reflété les impacts de l'adoption des normes IAS 19 et IFRIC 1.»

Demande(s)

19.1 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit ajuster ses revenus requis advenant que la décision finale dans le dossier R-3768-2011 ne soit pas rendue avant la décision finale dans le présent dossier.

19.2 Dans la négative, veuillez justifier.

Référence(s) HQT-4 doc 2, page 8, lignes 9 à 14.

«Composantes du compte de frais reportés

Les composantes du compte sont les suivantes :

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

(nous soulignons)

Demande(s)

20.1 Veuillez définir les cas dans lesquels des montants afférents aux mises en service sont susceptibles d'être retranchés des revenus requis d'une année témoin originale.

20.2 Veuillez identifier des cas où des montants afférents aux mises en service ont effectivement été retranchés des revenus requis d'une année témoin originale.

20.3 Veuillez notamment identifier toute situation autre que la non réalisation ou le report de projet d'investissements dans laquelle des montants afférents aux mises en service sont retranchés des revenus requis d'une année témoin originale

Référence(s) HQT-4 doc 2, page 8, lignes 21 et 27 à 33.

«Modalités de disposition

2) Projets autorisés après le dépôt d'une demande tarifaire subséquente à l'année témoin originale :

Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la demande tarifaire subséquente 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 subséquente.»

(nous soulignons)

Demande(s)

21.1 Doit-on comprendre de la proposition du Transporteur que sa mise en application requiert une décision préliminaire ordonnant une mise à jour des données dans chacun des dossiers tarifaires annuels ?

21.2 Dans l'affirmative, veuillez démontrer l'avantage de cette pratique pour les clients du réseau de transport (charge locale et point à point).

Veuillez également démontrer les avantages de la proposition sur le plan réglementaire et identifier les inconvénients que comporte la pratique réglementaire actuelle.

21.3 Dans la négative, veuillez élaborer.

COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF À L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Référence(s) (i) HQT-4 doc 4, page 5, lignes 11 à 17

(extraits de la décision D-2011-039)

«[280] (...) Elle (la Régie) considère que l'inclusion, dans la base de tarification 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs projets d'investissements, ne favoriserait pas un traitement équitable entre les générations de clients.

[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation.(...)»

(nous soulignons)

(ii) HQT-4 doc 4, page 5, lignes 23 à 25 et 29 à 32.

« Ainsi, le coût d'acquisition d'un actif destiné à un projet d'investissement est inscrit comme composante de ce projet lors de sa livraison au chantier (...) »

Pour les motifs décrits ci-après, le Transporteur propose la création d'un compte de frais reportés hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt, suite à leur réception des manufacturiers, jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers.»

(nous soulignons)

Demande(s)

22.1 Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que le Transporteur a modifié ses pratiques d'achat, les quantités visées, le temps de livraison et d'entreposage, de même que les caractéristiques (normalisation) d'équipements stratégiques en particulier tant pour réduire ses coûts que pour assurer une meilleure garantie de réalisation de travaux importants en temps opportun.

Veuillez préciser tout élément additionnel au besoin.

22.2 Veuillez réconcilier la proposition du Transporteur avec les orientations privilégiées par la Régie au paragraphe 281 de sa décision D-2011-039.

Référence(s) HQT-4 doc 4, page 7, lignes 12 à 15

«En regroupant ses demandes d'achat, le Transporteur a pu sécuriser des plages de production chez les manufacturiers, garantissant ainsi les délais de livraison du matériel, en plus de négocier des prix avantageux sur ce matériel.»

Demande(s)

- 23.1** Veuillez décrire dans quelle mesure et pour quelle proportion de ses achats le Transporteur est parvenu à obtenir de meilleurs délais de livraison pour ses achats d'équipements stratégique.
- 23.2** Veuillez notamment indiquer quelles sont les améliorations obtenues grâce au regroupement des demandes d'achat en ce qui a trait aux garanties et aux délais de livraison.
- 23.3** Veuillez quantifier les économies réalisées sur le coût moyen de ces équipements stratégiques, en \$ et en % des coûts moyens historiques.
- 23.4** Veuillez fournir un estimé de la valeur annuelle des équipements stratégiques pour les années 2010 à 2016.

Référence(s) HQT-4 doc 4, page 8, lignes 13 à 15.

« Comme les équipements constituent environ 30 % des coûts des projets, l'optimisation de ces coûts représente une mesure d'efficience importante.»

Demande(s)

- 24.1** Veuillez expliquer selon quels critères les 30 % d'achats constitués d'équipements stratégiques seront distingués des 70 % d'autres achats.
- 24.2** Veuillez indiquer si d'autres mesures d'efficience ont été déployées pour améliorer les pratiques d'achat de l'ensemble des équipements, ou encore du reste des équipements autres que stratégiques.

31 octobre 2011

No de dossier: R-3777-2011

Demande de renseignements no 1 de UC

Page 22

« (...) le Transporteur aura réglé le coût de l'équipement facturé par le manufacturier au moment de sa livraison pour entreposage (...)

À compter de cette date où débute l'entreposage de l'équipement, les règles comptables en vigueur pour les fins des états financiers à vocation générale (le « traitement comptable statutaire ») ne permettent pas la capitalisation des frais financiers que le Transporteur encourt durant la période d'entreposage, soit la période qui précède la date de son transfert au chantier.»

(nous soulignons)

(ii) HQT-4 doc 4, page 9, lignes 4 à 6.

« Ainsi, le traitement comptable statutaire ne permet pas de tenir compte dans l'établissement des tarifs du rendement attribuable aux équipements pendant la période de leur entreposage précédant leur transfert aux chantiers.»

Demande(s)

25.1 Veuillez indiquer si la proposition du Transporteur implique l'adoption d'une pratique réglementaire qui dérogerait aux principes comptables généralement reconnus.

Dans l'affirmative, veuillez démontrer la nécessité de déroger à ces principes.

Dans la négative, veuillez expliquer.

Référence(s) (i) HQT-4 doc 4, page 10, lignes 2 à 8.

«Le processus d'approvisionnement mis en place par le Transporteur démontre qu'il agit de façon à obtenir en temps opportun et à un coût optimal les équipements nécessaires à la prestation adéquate de son service de transport à ses clients. Cette stratégie permet d'agir efficacement dans un contexte particulièrement limité d'offre-demande, d'éviter une surenchère des coûts d'acquisition ainsi que les coûts qui seraient engendrés par des retards de travaux dus à des retards de livraison, sans oublier son incapacité à assurer la fiabilité de son service aux dates prévues de mises en service de ses projets (...) »

(nous soulignons)

(ii) HQT-4 doc 4, page 10, lignes 10 à 12.

« Les risques que représenterait l'absence d'une telle stratégie et des actions qui en découlent sont trop élevés et le Transporteur ne peut se permettre de les prendre au détriment de coûts dont il est difficile de mesurer l'ampleur (...) »

(nous soulignons)

Demande(s)

- 26.1** Veuillez fournir une démonstration de l'affirmation du Transporteur à l'effet que son processus d'approvisionnement lui permet d'obtenir à un coût optimal les équipements nécessaires à la prestation de son service de transport.
- 26.2** Veuillez quantifier les économies réalisées en 2010 et prévues en 2011 et 2012 grâce au processus d'approvisionnement mis en place.
- 26.3** Veuillez décrire le contexte «particulièrement limité d'offre-demande» évoqué par le Transporteur.
- Veuillez notamment identifier le genre d'inconvénients ou de contraintes que le Transporteur a pu réduire ou éliminer par la mise en place de son processus d'approvisionnement.
- 26.4** Veuillez identifier des situations (ou contextes) qui ont ou qui auraient pu donner lieu à une «surenchère des coûts d'acquisition».
- 26.5** Veuillez identifier des situations où le Transporteur a encaissé des coûts liés à des retards de travaux résultant de retards de livraison.
- 26.6** Veuillez indiquer si le Transporteur s'est déjà retrouvé dans l'incapacité d'assurer la fiabilité de son service aux dates prévues suite à des délais de livraison.
- Dans l'affirmative, veuillez décrire les conséquences de ces retards sur la planification et l'exécution des travaux de même qu'en terme d'augmentation des coûts.
- Dans la négative, veuillez justifier et expliquer davantage la nature du risque invoqué.

Référence(s) HQT-4 doc 4, page 10, lignes 25 à 28.

« (...) un équipement acquis conformément au processus précité l'est d'abord et avant tout en vue d'être incorporé à temps à un projet d'investissement dont la mise en service est planifiée pour répondre en premier lieu aux besoins de la clientèle de l'année de sa mise en service, (...) »

Demande(s)

- 27.1** Veuillez élaborer davantage sur la notion de génération de clients pour lesquels des équipements sont mis en service en tenant compte :
- de la durée de vie utile de ces équipements;

31 octobre 2011

No de dossier: R-3777-2011

Demande de renseignements no 1 de UC

Page 24

- de leur temps d'entreposage, possiblement plus long dans le cas des équipements jugés stratégiques;
- de la finalité pour laquelle des équipements sont mis en service, selon qu'il s'agit de maintien des actifs ou qu'il s'agit de satisfaire la croissance de la demande.

Référence(s) HQT-4 doc 4, page 11, lignes 16 à 21 et 27 à 29.

« (...) en vertu des principes comptables généralement reconnus (les « PCGR ») actuellement en vigueur ou des normes internationales d'information financière (les « IFRS ») qui seront appliquées à compter de 2012, une période de détention au cours de laquelle un actif ne subit aucune transformation ne constitue pas une période de réalisation de cet actif au cours de laquelle des frais financiers doivent être capitalisés au coût dudit actif.

Le traitement comptable réglementaire de création d'un compte de frais reportés hors base ici proposé par le Transporteur permet à son avis de lui éviter de subir une iniquité que le traitement comptable statutaire n'empêche pas.»

(nous soulignons)

Demande(s)

28.1 Veuillez confirmer que la pratique réglementaire visée par la proposition du Transporteur constitue une dérogation au principe comptable qui devrait s'appliquer à compter de 2012 selon les PCGR.

Dans la négative, veuillez élaborer.

28.2 Veuillez démontrer le préjudice que subirait le Transporteur advenant que sa proposition ne soit pas retenue par la Régie.

28.3 Veuillez démontrer que les avantages économiques des gains d'efficacité découlant de la mise en place du processus d'approvisionnement ont une valeur supérieure aux frais financiers qui pourraient être capitalisés si la Régie acceptait de déroger aux PCGR.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2010-2012

Référence(s) (i) HQT-6 doc 1, page 5, lignes 3 à 7

« Sommaire, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année témoin projetée 2012 sont établies à 1 822,2 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à la prestation du service de 1 773,4 M\$ autorisées pour 2011 suite à la décision D-2011-039 de la Régie, leur progression se chiffre à 48,8 M\$. Cette progression est principalement attribuable à la hausse de la charge d'amortissement. »

(ii) HQT-6 doc 1, page 7, lignes 11 à 21

« La charge d'amortissement projetée pour 2012 est de 1 033,9 M\$. L'augmentation de 86,6 M\$ par rapport au montant de 947,3 M\$ reconnu à la décision D-2011-039 est principalement attribuable :

- aux nouvelles mises en service réalisées en 2010 (...) ainsi que celles prévues en 2011 (...) et 2012;
- aux retraits d'actifs (10,0 M\$) (...);
- à l'amortissement de 21,8 M\$ du nouvel actif réglementaire ATPC / PTPC (...);
- à l'amortissement additionnel de 7,5 M\$ (...).

Demande(s)

29.1 Doit-on comprendre que la part de l'augmentation de la charge d'amortissement attribuable aux nouvelles mises en service de 2010 et 2011-2012 (prévues) s'élève à 47,3 M\$?

29.2 Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que l'augmentation de 86,6 M\$ de la charge d'amortissement n'est pas reliée à l'entrée en vigueur des IFRS.

Référence(s) (i) HQT-6 doc 1, page 8, lignes 4 à 10.

« les frais corporatifs sont des frais engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités en particulier mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble. Il n'existe pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et leur répartition aux unités. Conséquemment, le Transporteur ne peut exercer de contrôle sur ceux-ci. Cependant, les unités corporatives participent comme les autres unités aux efforts d'optimisation des coûts de l'entreprise. »

(nous soulignons)

(ii) HQT-6 doc 1, page 11, lignes 1 à 5.

« La prévision des frais corporatifs de l'année de base 2011 s'élève à 120,9 M\$, soit 12,9 M\$ de moins que le montant présenté pour l'année témoin 2011. Cette baisse a été rendue possible grâce à un contrôle serré des dépenses et à l'efficacité accrue des processus qui ont généré des économies de près de 10 M\$ et par une diminution de l'ordre de 3 M\$ du coût de retraite prévu pour 2011.»

Demande(s)

- 30.1** Veuillez réconcilier les affirmations faites aux références (i) et (ii).
- 30.2** Veuillez indiquer si le Transporteur a contribué par ses pratiques à la baisse de 12,9 M\$ des frais corporatifs de 2011 (par rapport au montant présenté pour l'année témoin) ou si la provenance de ces gains d'efficacité est hors de son contrôle.

Référence(s) HQT-6 doc 1, page 10, Tableau A1-1

Demande(s)

- 31.1** Veuillez justifier les augmentations des postes budgétaires *Affaires corporatives et secrétariat général* (de 62,5 à 78,1 M\$) de même que *Finances* (de 23,1 à 30,5 M\$) survenues entre 2010 et 2012.
- 31.2** Veuillez notamment préciser si le Transporteur contribue à l'augmentation de ces postes de dépenses ou si, au contraire, il contribue à freiner ces augmentations par ses propres pratiques d'efficacité.

ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2010-2012

Référence(s) (i) HQT-7 doc 1, page 5, lignes 10 à 14

« La base de tarification à la fin de l'année témoin projetée 2012 présente une croissance de l'ordre de 977 M\$ (5,7 %) par rapport au solde de l'année historique 2010 tandis que cette croissance est de 416 M\$ (2,4 %) par rapport au solde de l'année de base 2011. L'augmentation des investissements liés à la croissance de la demande explique l'essentiel de cette évolution.»

(nous soulignons)

(ii) HQT-7 doc 1, pages 6 et 7, Tableaux 2, 3 et 4

Les immobilisations corporelles mises en service annuellement sont de 1 128,1 M\$ en 2010, 1 439,6 M\$ en 2011 et 1 442,0 M\$ en 2012.

Demande(s)

- 32.1** Veuillez justifier l'augmentation de la valeur des immobilisations corporelles mises en service de 2010 à 2012 en proportion de la croissance des besoins de transport.
- 32.2** Veuillez également qualifier la croissance de la base de tarification de 2010 à 2012, illustrée aux tableaux 2, 3 et 4, en tenant compte de la croissance des besoins de transport sur cette même période.
- 32.3** Veuillez notamment distinguer dans vos réponses la proportion des nouvelles immobilisations mises en service (2010-2012) attribuable au maintien du réseau de celle attribuable à la croissance de la demande.

Référence(s) HQT-7 doc 1, page 8, Tableau 7.

Demande(s)

- 33.1** Veuillez expliquer et justifier l'écart de 3,8 % entre le montant réel des actifs incorporels de l'année 2011 et le montant autorisé par la Régie pour cette même année.

Référence(s) HQT-7 doc 1, page 9, lignes 11 à 13

«L'augmentation du PTPC résulte de la constatation progressive de l'obligation de la Société à l'égard des avantages sociaux futurs autres que la retraite et du coût de financement de cette obligation.»

(nous soulignons)

Demande(s)

- 34.1** Veuillez expliquer comment le Transporteur (ou Hydro-Québec le cas échéant) peut «constater progressivement» le coût de financement de ses obligations à l'égard des avantages sociaux futurs autres que la retraite.
- 34.2** Veuillez notamment identifier tous les facteurs qui pourraient affecter la prévisibilité de ces obligations et le calcul de leur valeur.

Référence(s) HQT-7 doc 1, page 10 lignes 2 à 4

« (...) les soldes ATPC/PTPC au 31 décembre 2011 constituent à compter du 1^{er} janvier 2012 un actif réglementaire, amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés, soit 12 ans.»

(nous soulignons)

Demande(s)

35.1 Veuillez indiquer la (les) raison(s) pour laquelle (lesquelles) les soldes ATPC/PTPC sont amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés.

Si cette pratique relève d'un principe comptable, veuillez l'identifier.

35.2 Veuillez indiquer comment la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés a été établie.

35.3 Veuillez indiquer comment le Transporteur proposera de revoir la période d'amortissement des soldes des ATPC/PTPC advenant un changement de la durée de vie résiduelle moyenne d'activité des salariés.

Référence(s) (i) HQT-7 doc 1, page 13, lignes 11 à 13

« le Transporteur a réalisé pour l'année historique 2010 des mises en exploitation de 1 152,6 M\$, soit une somme moindre de 97,2 M\$ à la projection de 1 249,8 M\$ de l'année de base de la demande R-3738-2010.»

(ii) HQT-7 doc 1, page 13, lignes 17 à 20 et page 14, ligne 1 et ligne 4

«au paragraphe 320 de sa décision D-2010-032, la Régie de l'énergie a demandé au Transporteur de déposer, dans ses prochains dossiers tarifaires, un tableau présentant l'analyse des écarts entre les mises en service projetées autorisées et les mises en service réelles de même que leurs impacts sur les bases de tarification et leur rendement.

Le tableau 16 présente cette analyse sur l'horizon 2008 à 2011 (...)»

Demande(s)

36.1 Veuillez présenter également les écarts entre les mises en service projetées autorisées et les mises en service réelles pour les années 2005, 2006 et 2007.

36.2 Veuillez compléter le Tableau 16 en présentant les impacts tarifaires de ces écarts, combinés à ceux des années 2008 à 2011, sur les bases de tarification et leur rendement.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- Référence(s)** (i) HQT-9 doc 1, page 24, Tableau 11
Prévision des besoins de transport 2012-2021
- (ii) HQT-9 doc 1, page 26, Tableau 13
Impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2021

Demande(s)

- 37.1** Veuillez réconcilier les données des Tableaux 11 et 13 des références (i) et (ii) avec les données relatives à la croissance des investissements prévus telle que décrites à la pièce HQT-3 doc 1, page 8, lignes 6 à 10 notamment.
- 37.2** À défaut de connaître les demandes des clients pour des services de transport additionnels à compter de 2016, veuillez refaire le Tableau 11 en projetant le taux annuel moyen de croissance des besoins des années 2011 à 2016 pour établir les besoins de transport des années 2017 et suivantes.