

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA REGIE DE L'ENERGIE (LA REGIE) RELATIVE
AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT 2013 ET 2014
D'HYDRO-QUEBEC**

EFFICIENCE

1. **Références :** (i) Pièce C-HQT-0021, p. 8 et 9;
(ii) Décision D-2012-059, dossier R-3777-2011, p 11.

Préambule :

(i) *« Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et gestion du matériel stratégique : Ce projet visant la sécurisation des ressources requises pour réaliser les investissements (dimension d'efficacité #2), permet au Transporteur de générer des bénéfices en termes de performance et d'efficacité qui s'étaleront sur plusieurs années.*

Les retombées positives de la réingénierie des processus associée à la chaîne d'approvisionnement sont multiples et récurrentes. On retrouve parmi celles-ci la sécurisation des besoins en appareillage stratégique, favorisant la livraison d'équipement en mode « juste à temps », ou encore le gel des spécifications et la normalisation, donnant lieu à une réduction des catégories d'appareils stratégiques et des activités d'ingénierie associées à l'installation de ces derniers. La signature d'ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période 2008 à 2013 aura permis de réduire les prix à l'achat des transformateurs de puissance et d'inductances shunt utilisés en projets, permettant des économies annuelles moyennes de l'ordre de 10 M\$. Ces prix d'achat réduits seront utilisés comme références pour la négociation d'ententes-cadres à partir de 2013 avec les fournisseurs.

Télémaintenance (projet Imagine) : Ce projet consiste à la mise en place d'une plateforme informationnelle qui vise l'implantation de la maintenance automatisée et la gestion de l'information numérique des équipements (d'où son appellation Imagine). L'objectif principal de cette plateforme est d'effectuer un choix plus judicieux sur des interventions en fonction de l'état des équipements en temps réel (dimensions #1 et #3).

Les gains d'efficacité associés à cette pratique se réaliseront progressivement par le développement d'applications spécifiques qui utiliseront l'infrastructure de la plateforme. Étant donné l'implantation récente de la plateforme et la quantité d'information disponible, le Transporteur a pris la décision de cibler son analyse sur 241 transformateurs stratégiques et de développer les systèmes experts associés. À court terme, les bris évités sont le principal gain associé à la surveillance en continu des équipements. » [nous soulignons]

(ii) Dans le dossier tarifaire 2012, le Transporteur avait produit le tableau suivant relativement aux gains d'efficacité (k\$) provenant de l'optimisation des investissements :

TABLEAU 1
GAINS D'EFFICIENCE AUX INVESTISSEMENTS (EXCLUANT CEUX LIÉS À LA
PLANIFICATION INTÉGRÉE) - HORIZON 2008 À 2012

En millions de dollars

	<i>Gains réalisés</i>			<i>Gains prévus</i>	
	2008	2009	2010	2011	2012
Optimisation des investissements					
Télémaintenance (projet Imagine)			0,3	1,2	3,8
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement				9,9	4,5
Mise en place d'ateliers de remise à neuf ⁽¹⁾	2,3	2,0	1,6	s.o.	s.o.
Gouvernance des TI	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Gains totaux aux investissements (excluant Planification intégrée)	12,3	12,0	11,9	21,1	18,3

⁽¹⁾ : Cette mesure a été revue et le processus d'approvisionnement et de remplacement des disjoncteurs est dorénavant couvert par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

Source : Pièce B-0057, tableau R1.1, page 3.

Demande :

1.1. Veuillez déposer sous le format du tableau 1 (ii), les gains d'efficacité aux investissements par chantier, réalisés pour la période 2008 à 2012 et prévus pour l'année 2013.

2. **Références :** (i) Pièce C-HQT-0021, p. 10;
 (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 5;

Préambule :

(i) « **2.3.1 Mesures des gains d'efficacité aux CNE**

La mise en oeuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficacité et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficacité de 2 % fixée par la Régie pour 2012 dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficacité structurée. Sur une base cumulative de 2008 à 2012, les gains d'efficacité additionnels réalisés excèdent ainsi les gains d'efficacité associés à l'objectif global de 1 % de 2008 à 2011 et de 2 % pour 2012.»

[nous soulignons]

(ii) « *Les CNE de l'année de base 2013 sont établies à 705,2 M\$, soit 3,7 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2012. Cette augmentation s'explique par l'augmentation du coût de retraite, dans un contexte de baisse des taux d'intérêts, laquelle est partiellement compensée par des gains d'efficacité additionnels et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières remis à la clientèle.* » [nous soulignons]

Demandes :

- 2.1. Veuillez ventiler le montant de 41,1 M\$ indiqué à la référence (i) entre les gains d'efficacité additionnels et les autres réductions de coûts mentionnés à la référence (ii).
- 2.2. Veuillez présenter les mesures de gestion particulières ayant permis une réduction de coûts.
- 2.3. Veuillez expliquer la méthode d'évaluation utilisée par le Transporteur pour distinguer un gain d'efficacité d'une autre réduction de coûts.

3. **Référence :** Pièce C-HQT-0021, p. 11.

Préambule :

« 2.3.2 Ventilation des gains d'efficacité »

Le Transporteur présente au tableau 2 les informations disponibles quant aux gains d'efficacité réalisés par chantier pour les années 2008 à 2010 selon les trois domaines retenus ainsi que les gains réalisés par domaine en 2011.

Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficacité suivant les chantiers ou domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le cadre d'opération du Transporteur.

Tableau 2
Gains d'efficacité aux CNE par chantier

Gains d'efficacité réalisés (M\$)	2008	2009	2010	2011	Total
Maintenance					
. Ratio d'encadrement du support en territoire	0,6				
. Stratégie de maintenance et autres mesures connexes		3,3	4,8		
	0,6	3,3	4,8		
Exploitation				7,2	
. Téléconduite du réseau - centre de téléconduite	1,1				
. Optimisation de l'exploitation des installations	1,3				
. Plan de l'évolution de l'exploitation et autres mesures connexes		0,8	1,0		
	2,4	0,8	1,0		
Activités de soutien					
. Optimiser les coûts d'opérations TI - Fusion des centres informatiques	1,8				
. Centralisation des besoins TI - Services professionnels	0,5				
. Centralisation des besoins TI - Matériel informatique et bureautique	0,5				
. Efficacité des fournisseurs externes			1,5		
. Optimisation des activités de soutien et autres mesures de gestion		1,9	3,5		9,2
	2,8	1,9	5,0		9,2
Total	5,8	6,0	10,8	16,4	
Récurrence	5,4	6,0	10,8	16,4	38,6

»

Demande :

3.1. Veuillez présenter les gains d'efficacité aux CNE par chantier pour l'année 2011 et compléter le tableau pour l'année 2012.

- 4. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0021, p. 11;
 - (ii) Pièce C-HQT-0021, p. 19;
 - (iii) R-3640-2007, décision D-2008-019, p. 35.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficacité suivant les chantiers ou les domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le cadre d'opération du Transporteur.* » [nous soulignons]

(ii) « *La Régie accueille favorablement la démarche globale et structurée mise en oeuvre par le Transporteur ainsi que les huit chantiers proposés. À terme, tous les processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service devront avoir été traités.* [nous soulignons]

La Régie s'attend à ce que le Transporteur fasse rapport, dans ses prochains dossiers tarifaires, d'une part, des objectifs quantitatifs identifiés en termes de gains d'efficacité pour chacun des

projets ou chantiers et, d'autre part, des résultats obtenus à la suite de la réalisation des mesures. Le Transporteur devra ainsi rendre compte de façon transparente, entre autres, sur :

- *La description des processus analysés;*
- *Les cibles fixées en matière d'amélioration de l'efficacité;*
- *La méthode de mesure quantitative des gains anticipés;*
- *Les résultats quantitatifs et qualitatifs obtenus et la nature récurrente ou temporaire de ces gains;*
- *Le lien entre ces résultats et les demandes de budget dans les divers dossiers tarifaires. »*

Demandes :

- 4.1. Veuillez préciser en quoi le changement de cadre d'opération du Transporteur induit par la réorganisation de la VPEI mentionnée à la référence (i) ne permettrait plus au Transporteur de faire un suivi annuel des gains d'efficacité par chantier ou domaine d'efficacité aux CNE au-delà de 2011, tel que le prescrivait sa démarche globale et structurée, mentionnée à la référence (ii).
- 4.2. Veuillez faire état de la situation actuelle du Transporteur quant à l'état d'avancement de sa démarche d'efficacité relativement aux « *processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service* » mentionnés à la référence (ii).
- 4.3. En ce qui a trait aux « *processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service* », veuillez préciser, d'une part, quels sont les processus importants devant faire l'objet d'une démarche d'efficacité à court ou moyen terme et, d'autre part, le cas échéant, les moyens et l'horizon que se donne le Transporteur pour les réaliser.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

5. **Référence :** Pièce C-HQT-0022, p. 18 et 19.

Préambule :

« 1.4.3 Gestion des déversements accidentels dans l'environnement.

Le tableau 15 suivant présente les résultats de cet indicateur.

[...]

La récupération du déversement de plus de 4 000 litres survenu en 2010 se poursuit, ce qui explique le taux de récupération de 24 % à ce jour.

En 2012, l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins est attribuable à de multiples facteurs circonstanciels. Le Transporteur entend maintenir les sessions de formation sur les déversements accidentels de contaminants. »

Demandes :

- 5.1. Veuillez préciser les motifs qui expliquent que le taux de récupération soit de 24 % trois ans après l'incident survenu en 2010 et leur incidence en matière de coûts.
- 5.2. Veuillez préciser les facteurs attribuables à l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins et leur incidence en matière de coûts.

CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

6. **Référence :** Pièce C-HQT-0025, p. 8 et 9.

Préambule :

Concernant le compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés, le Transporteur propose d'y comptabiliser les coûts réels associés aux mises en service par opposition aux coûts retranchés des revenus requis.

Demande :

- 6.1. Veuillez présenter l'évolution des coûts comptabilisés au compte de frais reportés mentionné en préambule depuis sa création jusqu'à ce jour.

FRAIS CORPORATIFS

7. **Références :** (i) Pièce C-HQT-0027, p. 9 et 10;
(ii) Décision D-2012-059, p. 72.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les frais corporatifs inclus dans le revenu requis, soit 27,8 M\$ et 28,2 M\$ pour les années historiques 2011 et 2012, 33,3 M\$ pour l'année de base 2013 et 31,7 M\$ pour l'année témoin 2014. La croissance des frais corporatifs prévue pour 2013 par rapport au montant réel de 2012 s'explique principalement par l'augmentation du coût de retraite et l'inflation.

(ii) Les frais corporatifs pour les années historiques 2008, 2009 et 2010 s'élèvent respectivement à 32,2 M\$, 28,6 M\$ et 27,6 M\$.

Demandes :

- 7.1. Veuillez indiquer le coût annuel des avantages sociaux inclus dans les frais corporatifs pour les années historiques 2008 à 2012, l'année de base 2013 et l'année témoin 2014. Veuillez présenter séparément le coût relié aux régimes de retraite.
- 7.2. Considérant la stabilité des frais corporatifs depuis les dernières années, veuillez justifier davantage la croissance des frais corporatifs prévue en 2013 et 2014.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

- 8. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0021, p. 9;
 - (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 5.

Préambule :

(i) *« La mise en œuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficacité et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1 ».*

(ii) *« En ce qui concerne les années de base 2013 et témoin 2014, deux autres ajustements organisationnels ont été intégrés dans les projections :*

- *un transfert des activités et des ressources de la direction Ressources humaines et communications du Transporteur vers le groupe Ressources humaines (corporatif), réalisé en 2013;*
- *un projet de refonte des gestes administratifs ayant pour objectif l'optimisation des tâches administratives mis de l'avant en cours d'année 2014. La majorité des activités seront centralisées au groupe Finances.*

Ces transferts n'ont aucun impact sur les CNE puisqu'une diminution de la masse salariale et des autres coûts y afférentes est compensée par une augmentation équivalente des charges de services partagés. »

Demande :

- 8.1. Selon la référence (i), les ajustements organisationnels ont permis de générer des économies de coûts pour le Transporteur. Veuillez justifier et commenter le fait que les changements organisationnels en 2013 et 2014, mentionnés à la référence (ii) n'ont aucun impact sur les CNE et conséquemment, n'apportent aucune économie de coûts pour le Transporteur, malgré, notamment, la refonte des gestes administratifs.

9. **Référence :** Pièce C-HQT-0028, p. 11.

Préambule :

« Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il existe un effet compensateur entre l'impact d'une baisse généralisée des taux d'intérêt sur son coût moyen pondéré du capital et l'impact d'une telle baisse sur le coût de retraite. » [nous soulignons]

Demande :

9.1. Veuillez expliquer et illustrer l'effet compensateur sur le revenu requis pour la période 2010 à 2014.

10. **Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0025, p. 8;
 - (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 14;
 - (iii) Pièce C-HQT-0028, p. 16;
 - (iv) Dossier R-3854-2013, pièce B-0023, p. 31.

Préambule :

(i) « La norme IAS 19R élimine le concept de « rendement attendu des actifs du régime » et le remplace par celui de « produit d'intérêts généré par les actifs du régime ». Celui-ci est calculé au moyen du même taux d'actualisation que celui utilisé pour calculer le coût financier relatif à l'obligation au titre des prestations définies. Ainsi, les intérêts nets calculés selon la norme IAS 19R entraîneront un coût de financement plus élevé pour le régime de retraite puisque le taux de rendement attendu sur les actifs du régime est supérieur au taux d'actualisation du passif. »

(ii) Le coût de retraite réel pour les années 2011 et 2012 s'élève respectivement à 18,8 M\$ et 23,5 M\$. Le coût de retraite de l'année de base 2013 est établi à 75,6 M\$ et celui de l'année témoin 2014 à 61,6 M\$.

(iii) « Le coût de retraite réel pour 2012 est plus élevé de 4,7 M\$ par rapport au coût réel de 2011. Cette hausse s'explique en partie par la baisse des taux d'intérêt à long terme sur les marchés financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. De plus, le coût réel de 2011 en PCGR inclut l'amortissement de composantes telles que l'actif transitoire et le coût des services passés, qui ne se retrouvent pas dans le coût calculé en fonction des IFRS en 2012.

Le coût de retraite estimé pour l'année de base 2013 est en hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012. Cette hausse s'explique en partie par la baisse des taux d'intérêt à long terme sur les marchés financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. La hausse s'explique également par la baisse de la composante du rendement prévu de l'actif du régime de retraite. Cette dernière composante était, en 2012, calculée avec un taux de rendement prévu de l'actif de 6,75 % alors qu'elle est calculée, en 2013, avec le taux d'actualisation de 4,36 %. Cette

différence provient de modifications apportées à la norme IAS 19, Avantages du personnel en vigueur pour les exercices débutant le 1er janvier 2013.

Le coût de retraite estimé pour l'année témoin 2014 est en baisse de 14,0 M\$ par rapport à celui estimé pour l'année de base 2013. Ceci s'explique essentiellement par la hausse du taux d'intérêt, plus particulièrement du taux d'actualisation. »

(iv) Le Distributeur, dans son dossier tarifaire 2014-2015, présente les composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec, sa quote-part et les hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation du coût de retraite.

**TABLEAU C-1
 COMPOSANTES DU COÛT DE RETRAITE (M\$)**

	Réel 2012	D-2013-037 ¹	Année de base 2013 ¹	Année témoin 2014 ¹
	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Coût des services rendus	323	309	385	357
Frais d'administration	-	7	7	7
Intérêts sur les obligations	839	890	830	879
Rendement prévu des actifs	(1 006)	(893)	(719)	(836)
Coût de retraite d'Hydro-Québec	156	313	503	407
Quote-part du Distributeur	43,6	88,6	132,5	108,8

¹ À compter de 2013, le coût de retraite est évalué en conformité avec la norme internationale d'information financière IAS 19 révisée.

**TABLEAU C-2
 HYPOTHÈSES ACTUARIELLES UTILISÉES POUR L'ÉVALUATION DU COÛT DE RETRAITE**

	Réel 2012	D-2013-037	Année de base 2013	Année témoin 2014
	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Taux d'actualisation	5,01 %	5,40 %	4,36 %	4,79 %
Taux de rendement prévu des actifs	6,75 %	5,40 %	4,36 %	4,79 %
Taux de croissance des salaires	2,61 %	2,72 %	2,25 %	2,25 %

Demande :

10.1. Veuillez compléter le tableau suivant pour chaque année de la période 2011-2014.

Composantes du coût de retraite (M\$)	2011	2012	2013	2013	2014
	<i>PCGR</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19R</i>	<i>IAS 19R</i>
Coût des services rendus					
Coût des services passés					
Frais d'administration					
Intérêts sur l'obligation					
Rendement prévu/attendu des actifs					
Produits d'intérêts générés par les actifs					
Amortissement de l'actif transitoire					
Amortissement des gains/pertes actuariels					
Amortissement du coût des services passés					
Coût de retraite d'Hydro-Québec					
Quote-part du Transporteur					
Montant inclus dans les coûts capitalisés					
Montant inclus dans les charges de services partagées					
Coût de retraite net aux CNE	18,8	23,5		75,6	61,6

11. **Référence :** Pièce C-HQT-0028, p. 19.

Préambule :

« Les services externes augmentent de 5,7 M\$ de 2011 à 2013 s'expliquant principalement par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles normes. Pour 2014, l'augmentation de 5,8 M\$ par rapport à l'année de base 2013 s'explique par les activités d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes. »

Demandes :

- 11.1. Veuillez détailler l'augmentation prévue de 5,7 M\$ entre chaque ressource externe visée et expliquer la nature des engagements prévus.
- 11.2. Veuillez présenter les nouvelles normes visées et faire le lien avec l'augmentation prévue.
- 11.3. Veuillez détailler l'augmentation de 5,8 M\$ prévue en 2014 entre chaque ressource externe visée pour les activités d'entretien des nouveaux actifs et l'implantation et le maintien d'encadrements associés aux nouvelles normes.

12. Référence : Pièce C-HQT-0028, p. 20.

Préambule :

Le Transporteur présente le sommaire des charges de services partagés, par fournisseur, pour la période 2011 et 2014. Le coût de retraite non réparti par produits est de (4,2) M\$ en 2011 et il est nul en 2012. Le coût de retraite prévu est de 6,6 M\$ en 2013 et 4,7 M\$ en 2014.

Demande :

- 12.1. Veuillez présenter et expliquer l'évolution du coût de retraite inclus dans les charges de services partagés, pour la période 2011-2014, particulièrement pour 2011 et 2012.

Approche globale de type paramétrique

- 13. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0028, p. 10;
 - (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 19 et 20.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau. Ce tableau comporte les deux éléments suivants : *Intégration des parcs éoliens – Appel d'offre 2005-03* et *Poste Bout-de-l'Île*

(ii) Le Transporteur présente les tableaux 19 et 20 portant sur l'ensemble des mises en exploitation pour les années 2013 et 2014, respectivement.

Demandes :

- 13.1. Veuillez préciser si le montant de 14,5 M\$ sous la rubrique *Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2005-03* pour l'année de base 2013, mentionné à la référence (i), est inclus

dans le montant de 276,9 M\$ apparaissant sous la même rubrique dans le tableau 19 de la référence (ii). Dans le cas contraire, veuillez préciser.

13.2. Veuillez confirmer que le montant de 49,8 M\$ à la rubrique *Poste Bout-de-l'Île* pour l'année témoin 2014, mentionné à la référence (i) est assimilable au même montant apparaissant sous la rubrique *Ajout d'un compensateur statique – Boucle de Montréal* dans le tableau 20 de la référence (ii). Dans le cas contraire, veuillez préciser.

13.3. Veuillez préciser la source des montants apparaissant aux tableaux 19 et 20 de la référence (i), sous la rubrique *Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation* pour les années 2013 et 2014.

- 14. Références :** (i) Pièce C-HQT-0028, p. 13;
 (ii) Gouvernement du Québec, Plan budget 2013-2014, page A101.

Préambule :

(i)

Tableau 4
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M\$)

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	702,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	619,1
Inflation à l'IPC		9,1	12,4
Croissance		8,3	19,1
Efficiéce 1%		(6,0)	(6,1)
Budget spécifique		0,0	0,0
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	702,1	712,6

« En appliquant la formule paramétrique de la Régie, les CNE projetées pour l'année de base 2013 sont de 702,1 M\$, soit un montant légèrement inférieur à celui demandé par le Transporteur.

Pour l'année témoin 2014, la proposition du Transporteur de 713,3 M\$ n'est supérieure que de 0,7 M\$ au résultat obtenu par l'application de la formule paramétrique de la Régie. Cet écart s'explique par l'hypothèse de progression de l'ordre de 1,1 % des coûts salariaux découlant seulement des progressions salariales, tel que mentionné à la section 2.1. Le Transporteur tient à souligner cependant que s'il avait appliqué un facteur de progression des coûts découlant des augmentations salariales de 2 %, plutôt que 0 %, l'enveloppe demandée des charges nettes d'exploitation aurait été de 719,3 M\$, soit 6,0 M\$ de plus que le montant demandé.

À titre d'information, si le Transporteur avait déterminé ses CNE selon l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2007, tel qu'exigé dans la décision D-2012-059, les montants demandés auraient été respectivement de 762,4 M\$ pour 2013 et de 775,0 M\$ pour 2014. » [nous soulignons]

(ii) « *Pour les raisons indiquées précédemment, Hydro-Québec réalisera d'importantes réductions de charges d'exploitation associées aux gains d'efficience possibles dans toutes ses divisions, notamment Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec TransÉnergie.*

Les gains d'efficience escomptés et réalisés se traduiront par une réduction d'effectifs de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013, par rapport au niveau de 22 500 employés en place au début de 2012. »

Demandes :

- 14.1. Veuillez présenter les résultats du tableau 4 de la référence (i) en y intégrant un facteur d'efficience de 2 %.
- 14.2. Veuillez présenter le détail de l'application de la formule paramétrique de la Régie ayant résulté à un montant des CNE de 762,4 M\$ en 2013 et de 775,0 M\$ en 2014 obtenus par le Transporteur.
- 14.3. Veuillez présenter le résultat de la formule paramétrique de la Régie pour 2013 et 2014 en tenant compte des éléments suivants:
 - le point de départ l'année 2007;
 - l'objectif d'efficience de 2 % établi par la Régie pour les années 2012 à 2014;
 - le coût de retraite net pour chacune des années 2013 et 2014;
 - au besoin, un ajustement pour tenir compte de la réduction des Charges nettes d'exploitation de 2012 du Transporteur imputables aux mesures budgétaires du gouvernement du Québec (référence (ii)).
 - au besoin, tout autre ajustement que le Transporteur serait en mesure de justifier pour tenir compte de facteurs ponctuels spécifiques à l'année 2012.

AUTRES CHARGES

- 15. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0029, p. 5, tableau 2;
 - (ii) Pièce C-HQT-0029, p. 6 et 7;
 - (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0019, p. 7.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des achats de services de transport pour les années 2011 à 2014. Les achats de services auprès de RTA ont été de 10,5 M\$ et 9,8 M\$ pour les années historiques 2011 et 2012 respectivement.

(ii) En ce qui concerne ses achats de services de transport auprès de RTA pour les années 2013 et 2014, le Transporteur prévoit que le coût attribuable au contrat de service de transport sera de 8,8 M\$ et de 9,7 M\$ respectivement pour chacune de ces années, alors que le coût de location de lignes, en vertu d'un contrat temporaire reconduit aux mêmes conditions, demeurera le même à 1,3 M\$. Ces estimations portent le coût total des achats de services de transport du Transporteur auprès de RTA à 10,1 M\$ pour l'année 2013 et à 11,0 M\$ pour l'année 2014.

(iii) « Le Transporteur prévoit effectuer des achats de services de transport de 10,5 M\$ en 2011 et de 10,6 M\$ en 2012 sur le réseau de Rio Tinto Alcan pour l'alimentation des charges du Distributeur dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Ce service est payé à Rio Tinto Alcan en fonction d'un contrat de service de transport et, pour certaines de ces charges, selon un contrat de location pour deux lignes de Rio Tinto Alcan. [...] Sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente, le Transporteur prévoit que le coût de location sera de 1,2 M\$ pour les années 2011 et 2012.

Quant au contrat de service de transport, échu depuis le 31 décembre 2006, [...].

Les paiements effectués sont établis en fonction de la pointe réelle des charges du Distributeur dans la région et le tarif provisoire du contrat de service de transport. Selon la pointe réelle mesurée à 458 MW en 2011, le Transporteur prévoit un coût de l'ordre de 9,3 M\$ pour l'année 2011. Pour l'année 2012, le Transporteur prévoit que la pointe sera similaire à celle de l'année 2011. Ainsi, le montant prévu pour l'année 2012 pour le contrat de service de transport sera de l'ordre de 9,4 M\$. » [nous soulignons]

Demandes :

Pour l'année 2012, les achats de services de transport réellement effectués auprès de Rio Tinto Alcan selon les données historiques de la référence (i) diffèrent des montants estimés de la référence (iii).

15.1. Veuillez fournir distinctement, pour l'année 2012, les montants effectués pour les achats de service de transport auprès de RTA attribuables au contrat de location de lignes d'une part, et au contrat de service de transport d'autre part.

15.2. Veuillez fournir les données de pointe réelle des charges du Distributeur sur la base desquelles le coût des achats de service de transport attribuable au contrat de service de transport a été calculé. Veuillez mentionner les raisons fournies par le Distributeur pour justifier les variations de la pointe réelle de ses charges dans la région.

15.3. Veuillez justifier la hausse de 8,8 M\$ à 9,7 M\$ de l'estimation du coût de service de transport de 2013 à 2014 mentionnée à la référence (ii).

- 16. Références :** (i) Pièce C-HQT-0029, p. 8, tableau 5;
 (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente, au tableau 5, l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2011 à 2014. L'amortissement lié à la base de tarification pour l'année historique 2012 s'élève à 956,2 M\$.

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base
Amortissement				
Immobilisations corporelles	918,2	849,6	865,9	906,8
Actifs incorporels	24,7	22,3	27,9	31,9
Actifs réglementaires	3,2	1,1	1,0	1,0
Retraits d'actifs	60,0	89,2	66,2	65,0
Frais reportés	(4,0)	(4,4)	(4,8)	(4,7)
Amortissement - base de tarification	1 002,1	957,8	956,2	1 000,0
Coût non amorti des services passés	27,9	-	27,9	
Radiation de projets	10,0	4,4	10,7	10,0
Total	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0

Source : tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0029 et du dossier R-3777-2011, pièce B-0019, page 8.

(ii) Le tableau 17 présente l'impact des mises en exploitation sur le revenu requis autorisé. Selon ce tableau, l'amortissement lié à la base de tarification pour l'année autorisée et réelle (historique) 2012 s'élève respectivement à 1 002,1 M\$ et 986,1 M\$.

Demandes :

16.1. L'amortissement lié à la base de tarification pour l'année historique 2012 s'élève à 956,2 M\$ selon la référence (i) alors qu'elle est établie à 986,1 M\$ selon la référence (ii). Veuillez expliquer la différence et concilier les deux montants.

16.2. Dans l'hypothèse où le montant de la référence (ii) devrait être de 956,2 M\$, plutôt que de 986,1 M\$, veuillez déposer une mise à jour du tableau 17.

BASE DE TARIFICATION

- 17. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0030, p. 6 et 7;
 - (ii) Pièce C-HQT-0031, p. 3;
 - (iii) Pièces C-HQT-0032 à C-HQT-0034, p. 3.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des bases de tarification 2011 à 2014, dont le solde au 31 décembre précédant l'année visée, auquel s'ajoutent les mises en exploitation et autres éléments de conciliation alors que l'amortissement en est soustrait.

Les immobilisations corporelles mises en exploitation au cours de cette période sont :

- 2011, réel : 1 230,2 M\$
- 2012, réel : 984,8 M\$
- 2013, prévu : 1 623,6 M\$
- 2014, prévu : 2 346,0 M\$

(ii) Le Transporteur présente les 13 soldes de la base de tarification 2011, soit du 31 décembre 2010 au 31 décembre 2011. Au cours de cette période, le coût des immobilisations corporelles présente une variation nette positive de 987,1 M\$.

(iii) Le Transporteur présente les 13 soldes de la base de tarification 2012, 2013 et 2014. Les immobilisations corporelles en exploitation présentent une variation nette positive de 753,7 M\$ en 2012, de 1 667,2 M\$ en 2013 et de 2 346,0 M\$ en 2014.

Demandes :

- 17.1. Veuillez détailler le montant de la variation nette de 987,1 M\$ pour 2011, de la référence (ii), de façon à présenter distinctement les 13 soldes mensuels reliés aux mises en exploitation de 1 230,2 M\$, de la référence (i), ainsi que tout autre élément de conciliation requis.
- 17.2. Veuillez effectuer le même exercice de conciliation des montants reliés aux mises en exploitation 2012 à 2014, de la référence (i) avec les montants de variation nette présentés aux bases de tarification 2012, 2013 et 2014, de la référence (iii).
- 17.3. La Régie constate que les variations nettes des immobilisations corporelles aux bases de tarification 2011 à 2013 sont inférieures aux mises en exploitation. Pour 2014, la variation nette des immobilisations corporelles correspond au montant des mises en exploitation. Veuillez expliquer la différence de traitement pour 2014.

18. Référence : C-HQT-0030, p. 7, tableau 4.

Préambule :

Tableau 4
Évolution de la base de tarification 2013 (M\$)

	31 déc. 2012	Mises en exploitation	Amortissement	Autres	31 déc. 2013
Immobilisations corporelles en exploitation	16 742,2	1 623,6	(971,8)	43,6 Note 1	17 437,6
Actifs incorporels	417,0	62,8	(31,9)	7,5 Note 2	455,4
Dépenses non amorties et autres actifs	(83,1)	(71,8)	3,7	(4,9)	(156,1)
Actifs réglementaires	9,0		(1,0)		8,0
Frais reportés	(135,4)	(71,8)	4,7		(202,5)
Remboursement gouvernemental	43,3			(4,9)	38,4
Fonds de roulement	132,2			6,3	138,5
Encaisse réglementaire	56,7			4,3	61,0
Matériaux, com bustible et fournitures	75,5			1,9	77,4
Total	17 208,3	1 614,6	(1 000,0)	52,5	17 875,4

Note 1: Comptabilisation en vertu de IAS16 de l'estimation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel 48,1 M\$.

Redassement aux actifs incorporels (4,6 M\$)

Note 2: Redassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation 4,6 M\$

Redassement provenant du Groupe Technologie 2,9 M\$

Demandes :

- 18.1. Veuillez présenter et expliquer la méthode utilisée par le Transporteur pour estimer les coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site, de 48,1 M\$ (note 1 de la référence).
- 18.2. Veuillez ventiler le montant prévu de 48,1 M\$ entre les différents sites de transport visés par la cessation prévue d'activités, le cas échéant. Veuillez également présenter l'horizon prévu de cessation d'activités.
- 18.3. Veuillez préciser si ces montants sont pris en compte dans les demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$, déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.
- 18.4. La Régie constate une absence d'adéquation entre les éléments regroupés sous Dépenses non amorties et autres actifs, notamment, avec le poste Frais reportés, qui est créditeur. Veuillez commenter la possibilité de remplacer les termes « Dépenses non amorties et autres actifs » par « Autres éléments » et les termes « Frais reportés » par « Contributions ».

- 19. Références :** (i) C-HQT-0030, p. 10;
(ii) Dossier R-3854-2013, pièce B-0039, p. 8.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les montants inclus à la base de tarification, relatifs aux contributions reçues de ses clients. Les soldes relatifs aux contributions d'Hydro-Québec Distribution s'élèvent à (120,6) M\$ au 31 décembre 2013 et à (122,1) M\$ au 31 décembre 2014.

(ii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement, dont un montant de 102,4 M\$ au 31 décembre 2013 et de 104,9 M\$ au 31 décembre 2014.

Demande :

19.1. Veuillez concilier les montants présentés aux références (i) et (ii).

- 20. Références :** (i) Pièce C-HQT-0017, p. 6;
(ii) Pièce C-HQT-0030, p. 14;
(iii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17;
(iv) Décision D-2010-032, p. 77, paragraphes 315 et 316;
(v) Décision D-2009-015, p. 70.

Préambule :

(i) *« Au cours des années 2011 et 2012, les mises en service des investissements sont de 1,3 G\$ et 1,0 G\$ respectivement. Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur prévoit des mises en service de 1,6 G\$ et 2,3 G\$, à la fois pour assurer le maintien et la croissance du réseau. »*

(ii) Le Transporteur indique avoir maintenu pendant les années 2010 à 2012, un degré de précision de la base de tarification autorisée ayant servi de base à l'établissement des tarifs se situant au dessus de 97,7 %.

(iii) Le tableau 17, le Transporteur présente le pourcentage d'écart relié aux mises en exploitation vs la base de tarification autorisée. Ce ratio est de 0,9 % en 2010, -1,6 % en 2011 et -2,5 % en 2012.

En considérant les écarts entre les mises en exploitation réelles et celles autorisées, la Régie établit que le degré de précision des mises en exploitation autorisées passe de 96 % en 2010 à 80 % en 2012.

(iv) *« [315] La fiabilité des projections relatives aux mises en exploitation des immobilisations corporelles est un élément essentiel d'appréciation de l'évolution annuelle de la base de tarification. Le Transporteur doit convaincre la Régie que ses projections sont fiables afin d'être*

reconnues, et ce, dans l'objectif d'éviter, autant que possible, qu'il ne perçoive un rendement sur des actifs de transport qui n'auront pas été mis en service au cours de l'année témoin projetée.

[316] Pour l'année de base 2009, la Régie constate que l'écart sur la base de tarification entre le montant autorisé et celui de l'année de base, attribuable à l'impact des mises en service, est de 165 M\$, ce qui se traduit par un rendement excédentaire de 12,6 M\$. L'ampleur des écarts au niveau des mises en service demeure préoccupante, d'autant que les explications fournies par le Transporteur [référence omise] quant à certains écarts sont générales et peu détaillées. »

[nous soulignons]

(v) Dans la décision D-2009-015, la Régie a constaté que la base de tarification réelle (ou estimée) s'avérait inférieure de 217 M\$ par année, en moyenne, par rapport aux montants autorisés. La Régie a jugé nécessaire d'ajuster, à la baisse, la base de tarification d'un montant de 100 M\$.

Demande :

La référence (i) présente une croissance importante des mises en service, particulièrement en 2014 où le montant relatif aux mises en exploitation prévues représente le double de celui comptabilisé en 2011. À la référence (iii), la Régie constate que le degré de précision des mises en exploitation a connu une baisse importante depuis 2010. Le degré de précision de la base de tarification suit cette même tendance à la baisse. La Régie souligne que la fiabilité des mises en exploitation est une préoccupation constante, tel qu'en fait foi les références (iv) et (v).

20.1. Veuillez expliquer les raisons qui permettraient à la Régie de s'assurer que le degré de précision des mises en exploitation pour 2013 et 2014, et conséquemment de la base de tarification, s'améliorent, comparativement au degré de précision constaté pour 2012.

- 21. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0027, p. 6, tableau 2;
 - (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 10, tableau 3;
 - (iii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17.

Préambule :

(i) Au tableau 2, le Transporteur présente les éléments essentiels de l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service, notamment entre les montants résultant de la décision D-2012-066 et ceux prévus pour l'année de base 2013. Selon ce tableau, la croissance du réseau a un impact à la hausse de 8,3 M\$ sur les charges nettes d'exploitation.

(ii) Au tableau 3, le Transporteur présente l'évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau.

(iii) Au tableau 17, le Transporteur présente l'impact relié aux écarts entre les mises en exploitation réelles et autorisées sur le revenu requis autorisé. Pour l'année 2012, l'impact sur le

revenu requis autorisé pour les dépenses nécessaires à la prestation du service est de 17,3 M\$, soit 16,0 M\$ pour l'amortissement et 1,3 M\$ pour les taxes. L'impact sur les CNE lié aux écarts entre les mises en exploitation réelles et autorisées n'est pas pris en compte.

Demandes :

21.1. À la référence (i), le Transporteur présente l'impact sur les CNE lié à la croissance du réseau, alors que cet impact est absent à la référence (iii). Veuillez expliquer et justifier la différence de traitement.

21.2. Veuillez présenter l'impact sur les CNE des écarts entre les mises en exploitation prévues et réelles, pour la période 2010-2012 de la référence (iii), selon le même format que le tableau 3 de la référence (ii).

21.3. Veuillez déposer une mise à jour du tableau 17 de la référence (iii) afin de prendre en compte l'impact sur les CNE lié aux écarts entre les mises en exploitation réelles et prévues.

- 22. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0030, p.17 à 20;
 - (ii) Suivi administratif de la décision D-2009-140;
 - (iii) Lettre de la Régie du 22 novembre 2012 relative au poste Chomedey.

Préambule :

(i) La valeur autorisée HQ du Poste Chomedey passe de 75,7 M\$ à 100,7 M\$ alors que la Régie a autorisé un montant de 75,8 M\$. Les mises en exploitation au 31 décembre 2014 totalisent 76,6 M\$.

(ii) Le Transporteur répond à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie relative au dépassement de coûts anticipés au projet Chomedey. Le Transporteur prévoit notamment que les mises en service s'échelonnent jusqu'en 2015.

(iii) « *La Régie vous informe que les dépassements de coûts anticipés de ce projet devront être examinés au moment de la demande d'inclusion de ces coûts à la base de tarification du Transporteur. Par la même occasion, elle demande au Transporteur de faire état de l'avancement des travaux reliés au projet Chomedey.* » [nous soulignons]

Demandes :

22.1. Veuillez déposer, au présent dossier, les réponses du Transporteur visées à la référence (ii).

22.2. Veuillez déposer le suivi demandé par la Régie en référence (iii).

- 23. Références :** (i) Pièce C-HQT-0030, p. 18 à 20;
(ii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0057 p. 50.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les mises en exploitation réelles de 2012 et celles prévues en 2013 et 2014. Pour 2012, aucune contribution du Distributeur n'est comptabilisée au projet Intégrations – parc éoliens réseau régional Matapédia (990 MW), alors que pour l'année 2013, le Transporteur prévoit un montant de (30,4) M\$.

(ii) Le Transporteur présente le calcul du montant prévu en 2012 de (76,3) M\$ relatif à la contribution du Distributeur au projet Intégrations – parc éoliens réseau régional Matapédia (990 MW).

Demandes :

- 23.1. Veuillez présenter le calcul du montant de (30,4) M\$ de la référence (i) et le concilier avec le montant de (76,3) M\$ présenté à la référence (ii).
- 23.2. Veuillez détailler et expliquer les raisons ayant entraîné le report de la contribution du Distributeur à l'année 2013.

- 24. Références :** (i) C-HQT-0035, p. 37 à 39 et 72;
(ii) *Loi sur la Régie de l'énergie* (Loi), article 49.

Préambule :

Le Transporteur présente la liste des immobilisations corporelles en exploitation et des actifs incorporels, dont une valeur comptable nette pour des actifs non exploités respectivement de 10,3 M\$ et 1,3 M\$.

Demande :

- 24.1. En vertu de l'article 49 de la Loi, veuillez justifier l'inclusion d'actifs non exploités à la base de tarification du Transporteur.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

25. Référence : Pièce C-HQT-0036, p. 13 et 14, tableau 1b.

Préambule :

Le Transporteur montre l'évolution des lignes par niveau de tension de 2011 à 2014 en y présentant les principaux changements. Il justifie plusieurs variations importantes de longueurs de lignes à divers niveaux de tension. Toutefois, certaines variations concernant les années historiques et de base ne sont pas fournies.

Demandes :

25.1. L'évolution des lignes montre une hausse de 32 km des lignes à 315 kV et une diminution de 35 km des lignes à 230 kV pour l'année 2012. Veuillez indiquer les projets de lignes auxquels ces variations correspondent.

25.2. La catégorie de tension « 69 kV et moins » montre une diminution de 296 km des longueurs de lignes de transport de 2011 à 2013. Cette variation est justifiée, pour environ 230 km, par le démantèlement de lignes associées à certains postes à 69/25 kV et à 69/12 kV démantelés. Veuillez préciser quels sont les équipements de lignes démantelés.

26. Références :

- (i) Pièce C-HQT-0036, p. 24, tableau 7;
- (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 24 et 25, tableau 7;
- (iii) Dossier R-3742-2010, phase 1, pièce B-0005, annexe 9, p. 6 et 7;
- (iv) Dossier R-3757-2011, pièce B-0020, p. 23;
- (v) Dossier R-3757-2011, pièce B-0005, annexe 7.2, p. 41.

Préambule :

(i) Pour le projet de raccordement des centrales du complexe La Romaine, le Transporteur prévoit des contributions de 82,3 M\$ en 2014, de 69,3 M\$ en 2016, de 35,3 M\$ en 2017 et de 751,4 M\$ en 2020.

(ii) Dans la rubrique « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014) » de la section 2.1 - Intégration de production, le Transporteur prévoit les montants d'investissement suivants, incluant les contributions et frais d'entretien :

(En millions de dollars)

2012 et	2013	2013	2015	2016	2017	2018	2019
4,3	0,9	6,3	(115,3)	(179,7)	(83,2)	170,4	65,1

Le Transporteur ajoute la note suivante, à la fin du tableau 7, relativement à ces montants d'investissement :

« Note 1 : Les prévisions d'investissement tiennent compte de la solution maintenant envisagée pour le renforcement du réseau principal, soit la construction de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Cette ligne est mentionnée dans le Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec et dans le cadre des demandes du Transporteur pour l'intégration de parcs éoliens (dossier R-3742-2010) et le raccordement des centrales du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011). Le Transporteur prévoit compléter l'avant-projet relatif à cette ligne d'ici la fin 2013. Les montants négatifs pour 2015-2017 correspondent aux montants relatifs à la solution actuellement retenue pour le renforcement du réseau principal (axée sur la compensation série). Le cas échéant, ces montants seraient ajustés pour tenir compte de la solution maintenant envisagée. » [nous soulignons]

(iii) Le Transporteur présente les coûts de divers travaux de renforcement du réseau principal associés à l'intégration des parcs éoliens. Des projets d'addition de batteries de compensation série (aux postes Chénier, Grand-Brûlé et Duvernay) et de rehaussement de capacité de batteries existantes (aux postes La Vérendrye et Abitibi) sont prévus pour 2014, à un coût total de près de 175 M\$.

(iv) **« 23. DATE PRÉVUE POUR LA MISE SOUS TENSION INITIALE**

À la date de signature de la présente entente, la mise sous tension initiale de chacune des centrales en vue de réaliser les essais est prévue pour:

- Centrale de la Romaine-1 : le 1^{er} avril 2016;*
- Centrale de la Romaine-2 : le 15 mai 2014;*
- Centrale de la Romaine-3 : le 1^{er} mars 2017;*
- Centrale de la Romaine-4 : le 1^{er} avril 2020.*

La date prévue de la mise sous tension initiale à la centrale Romaine-2 correspond à la date de livraison de la ligne RO-2/Arnaud et de la mise sous tension du transformateur T21. »

(v) Le Transporteur présente les coûts associés au projet d'addition de compensation série au poste Jacques-Cartier. La fin du projet est prévue en 2014, au coût de 45,4 M\$.

Demandes :

26.1. En rapport avec les références (i) et (iv), veuillez préciser si les contributions prévues en 2014, 2016 et 2017 correspondent aux montants assumés par le Producteur pour les postes de départ aux centrales Romaine-1, Romaine-2 et Romaine-3. Veuillez donner les détails du calcul.

26.2. Selon la référence (iv), le projet de ligne Arnaud/Romaine-2 et la mise sous tension du transformateur T21 seront complétés pour la mise sous tension initiale de la centrale Romaine-2 en mai 2014. Veuillez préciser si la contribution de 751,4 M\$ payée par le Producteur en 2020 pour les ajouts au réseau, selon la référence (i), inclut la totalité des

mis en service du projet d'expansion du réseau de transport du Transporteur dans le Nord-est pour l'intégration du complexe de la Romaine, moins les éléments mentionnés en réponse à la question précédente. Veuillez donner les détails du calcul.

26.3. La note 1 de la référence (ii) précise que les montants négatifs prévus à la rubrique « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014) » sur la période 2015-2017 correspondent à des ajustements aux projets pour l'intégration de parcs éoliens (dossier R-3742-2010) et pour le raccordement des centrales du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011), compte tenu de la nouvelle solution envisagée par le Transporteur pour le renforcement du réseau principal, soit la construction de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Veuillez expliquer si les projets d'addition de compensation série prévus être complétés en 2014 dans le cadre des projets précités, selon les références (iii) et (v), sont maintenus.

- 27. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0017, p. 5;
 - (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 10;
 - (iii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 11;
 - (iv) Dossier R-3777-2011, pièce B-0025, p. 24;
 - (v) Décision D-2011-083, Motifs, p. 29.

Préambule :

(i) « Pour les années 2011 et 2012, les investissements sont de 1,3 G\$ et de 1,4 G\$ respectivement, tandis que pour les années 2013 et 2014, les investissements planifiés s'élèvent respectivement à 2,3 G\$ et à 1,8 G\$. La plus grande part de ces investissements découle de la croissance des besoins de la clientèle suivie par celle des besoins en maintien des actifs. »

[nous soulignons]

(ii) Au présent dossier, le Transporteur présente le sommaire des mises en service par catégorie à l'horizon 2023.

Tableau 10
Sommaire des mises en service par catégorie à l'horizon 2023 (M\$)

Catégories des mises en service	Réel	Réel	Budget	Planifié									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ne générant pas de revenus additionnels	801,8	668,6	906,7	979,9	850,9	948,3	1 173,8	1 651,9	805,2	1 031,8	1 379,2	881,7	955,1
Maintien des actifs	563,5	540,7	636,6	598,2	726,7	840,5	927,6	1 058,9	716,1	937,8	1 250,0	772,7	846,1
Maintien et amélioration de la qualité	221,2	80,8	196,2	341,0	79,5	47,4	197,8	539,6	46,1	51,0	86,2	66,0	66,0
Respect des exigences	17,1	47,1	73,9	40,8	44,7	60,4	48,4	53,4	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0
Générant des revenus additionnels	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Croissance des besoins	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Total	1 261,7	1 041,6	1 614,6	2 307,4	1 018,2	1 278,2	2 189,3	3 320,4	1 488,4	573,1	1 544,9	1 097,1	1 211,4

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

(iii) Au présent dossier, le Transporteur présente la prévision des besoins de transport à l'horizon 2023.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	37 134	37 043	36 935	37 279	37 641	38 038	38 734	39 111	39 451	39 762	40 075
Point à point	4 683	4 675	4 675	4 675	4 965	5 837	5 942	7 104	7 104	7 104	7 104
Total	41 817	41 718	41 610	41 954	42 606	43 875	44 676	46 215	46 555	46 866	47 179

(iv) Au dossier tarifaire 2012, le Transporteur présentait la prévision des besoins de transport à l'horizon 2021, comme suit :

Tableau 11
Prévision des besoins de transport
(MW)

Services de transport	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Charge locale	36 710	37 496	37 940	38 422	38 826	39 121	39 418	40 017	40 235	40 319
Point à point	5 034	5 034	5 034	5 139	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299
Total	41 744	42 530	42 974	43 561	45 125	45 420	45 717	46 316	46 534	46 618

(v) Dans la décision D-2011-083 Motifs, relative au projet de raccordement des centrales de la Romaine, le Transporteur indique :

« Dans ce dossier, le Transporteur a fait les démonstrations requises, en complète adéquation avec le cadre réglementaire, assurant que le Projet repose sur des contributions et des engagements financiers du Producteur et que le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport pour la période d'analyse. Le suivi de ces démonstrations sera fait conformément aux exigences de la Régie dans le cadre des demandes tarifaires ou, le cas échéant, des rapports annuels à venir du Transporteur. » [nous soulignons]

Demandes :

27.1. La Régie constate, au présent dossier, que le Transporteur a revu à la baisse ses prévisions des besoins de transport de 2013 à 2021, selon la référence (iii), comparativement aux prévisions présentées au dossier tarifaire 2012, selon la référence (iv). Veuillez commenter et justifier les variations dans les prévisions.

27.2. À la référence (v), le Transporteur indiquait que le raccordement des centrales de la Romaine ne présentait pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport. Veuillez

présenter l'impact tarifaire du projet de raccordement des centrales de la Romaine en fonction des données au présent dossier.

27.3. Veuillez déposer une mise à jour des tableaux 10 et 11 des références (ii) et (iii) et présenter distinctement les données associées au projet de la Romaine. Veuillez commenter.

- 28. Références :** (i) Pièce C-HQT-0038, p. 8, tableau 1;
(ii) Pièce C-HQT-0038, p. 10 à 14, tableau 2.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal prévu à la pointe d'hiver 2012-2013 et à la pointe d'été 2013 ;

(ii) Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes sources de 44 kV à 315 kV prévu à la pointe d'hiver 2012-2013 et à la pointe d'été 2013.

Demandes :

28.1. Le tableau de la référence (i) montre une capacité ferme nulle en hiver et en été aux postes Arnaud 735/315 kV et Jacques-Cartier 735/315 kV, en raison de la présence d'un seul transformateur à chacun de ces postes. Or, ces postes montrent un transit important à la pointe, particulièrement le poste Jacques-Cartier. Veuillez expliquer la stratégie du Transporteur pour gérer cette problématique.

28.2. Le tableau de la référence (ii) montre un dépassement de la capacité ferme des postes Cowansville 120/49 kV et Saint-Césaire 120/49 kV. Veuillez commenter le dépassement de capacité à ces postes.

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

- 29. Référence :** Pièce C-HQT-0040, p. 5.

Préambule :

« Suite à la demande de la Régie dans la décision D-2012-059, le Transporteur fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes mis en place à l'interconnexion MASS en collaboration avec le New York Independent System Operator, Inc. (« NYISO »). Le projet-pilote s'est échelonné de juillet 2011 à juin 2012 et la fonctionnalité est demeurée en place par la suite. Elle permet aux clients du Transporteur actifs dans le marché de New York de programmer des transactions variables aux 15 minutes durant l'heure.

Au cours de cette période, la quantité d'énergie pouvant être ainsi programmée a été haussée graduellement de 100 MW à 400 MW. Le Transporteur et le NYISO n'ont pas constaté de difficultés ou contraintes quant à la programmation variable durant l'heure à cette interconnexion. »

Demande :

29.1. Quelles sont les conclusions, eu égard aux objectifs recherchés, que tire le Transporteur de ce projet-pilote? Veuillez, notamment, indiquer la capacité effectivement utilisée à ce titre et préciser si le Transporteur prévoit offrir la programmation variable à plus grande échelle.

- 30. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0040, p. 8;
 - (ii) Pièce C-HQT-0040, p. 9;
 - (iii) Dossier R-3669-2008, phase 2, pièce B-155, p. 7.

Préambule :

(i) « *Les revenus perçus par le Transporteur pour le service complémentaire de réglage de tension sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service. »*

(ii) Le Transporteur présente les coûts et les revenus du service d'écart de réception.

(iii) L'offre du fournisseur du service de compensation d'écart de réception et de livraison (le Producteur), prévoit que les prix seront facturés ou payés par le Producteur.

Demande :

30.1. Veuillez confirmer que les revenus (ou les coûts, le cas échéant) indiqués à la référence (ii) sont remis au (ou payés par le) fournisseur du service (le Producteur).

BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

- 31. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0041, p. 5, tableau 1;
 - (ii) Pièce C-HQT-0041, p. 10, tableau 6.

Préambule :

(i) Le tableau 1 fournit les données sur les besoins de transport selon chaque catégorie de réservations.

(ii) Le tableau 6 fournit les données sur les revenus des services de transport selon la charge locale, le point à point long terme et le point à point court terme.

Demande :

31.1. Veuillez fournir le tableau 6 de la référence (ii) selon le même niveau de détails que le tableau 1 de la référence (i).

- 32. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0025, p. 10 et 11;
 - (ii) Pièce C-HQT-0041, p. 11 et 12.

Préambule :

(i) Le Transporteur informe que les sommes découlant des pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d et 14.5 sont actuellement comptabilisées dans le compte d'écart des services de transport point à point.

(ii) Le Transporteur fournit le solde du compte d'écart des services de transport point à point.

Demande :

32.1. Veuillez identifier d'une part, les sommes du compte d'écart attribuables aux pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d et 14.5 et d'autre part, celles attribuables aux écarts de prévision des revenus des services de transport point à point.

RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

- 33. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0043, p. 13, tableau 5;
 - (ii) Décision D-2012-059, p. 95;
 - (iii) Décision D-2011-039, p. 111.

Préambule :

(i) Le Transporteur donne la description suivante pour le facteur de répartition pour l'amortissement des retraits d'actifs :

« Les montants relatifs aux retraits d'actifs sont attribués aux (sic) directement aux fonctions selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation des postes et des lignes ».

(ii) *« [403] Par sa décision D-2011-039, la Régie autorisait la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il était possible d'identifier les actifs visés et que le coût net de ces actifs est important, la Régie demandait par contre, conformément à la décision D-2010-032, que la répartition se fasse selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé. [nous soulignons]*

[404] La Régie constate que le tableau 5 « Description des facteurs de répartition des dépenses nécessaires à la prestation du service » [référence omise] ne reflète pas ce critère de répartition dans les cas où il est possible d'identifier les actifs visés. La Régie demande au Transporteur de modifier la description de ce facteur de répartition, conformément à la décision D-2011-039. »

(iii) « [475] La Régie autorise la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il est possible d'identifier les actifs concernés et que le coût net de ces actifs est important, la répartition du coût des retraits doit se faire selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé. » [nous soulignons]

Demande :

33.1. Veuillez fournir une description du facteur de répartition des coûts pour les retraits d'actifs conformément aux demandes de la Régie dans ses décisions D-2011-039 et D-2012-059, soulignées aux références (ii) et (iii).

CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART

- 34. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0046, p. 6;
 - (ii) Pièce C-HQT-0046, p. 7.

Préambule :

(i) « Ainsi, le premier paramètre à mettre à jour représente le poids des trois catégories de coûts. Après vérification, par l'analyse des coûts des projets majeurs présentés dans les rapports annuels à la Régie, le Transporteur reconduit pour l'année 2014 la répartition du poids de chacune des catégories de coûts retenue depuis l'année 2008, tel que présenté au tableau 2. Le Transporteur utilise la répartition de ces poids au tableau 3, dans le calcul de l'indice du coût total d'un poste de départ. » [nous soulignons]

(ii) « Il est à noter que depuis le dossier R-3777-2011, la source de données pour l'indice des coûts d'installation et de construction a été révisée. En effet, le Transporteur a été informé par l'Institut de la statistique du Québec (« ISQ ») que les données présentées au tableau 3 pour les années 2011 et 2012 ne constituent pas la suite des données de l'édition 2010 utilisée dans le dossier R-3777-2011. Ces dernières ont fait l'objet d'une révision historique à Statistique Canada. L'année de base de la nouvelle série a ainsi été changée. Elle passe de 2002=100 à 2007=100. À partir de ce nouvel indice, le Transporteur a calculé le taux de croissance annuel pour les années 2011 et 2012 au tableau 3 ci-dessous. À cet égard, l'ISQ recommande l'utilisation de l'indice spécifique aux Ouvrages non résidentiels, où ceux réalisés par Hydro-Québec comptent pour une proportion de 30 à 35 % de cette composante, contrairement à celle

utilisée antérieurement pour les administrations publiques (au niveau fédéral, provincial et local). » [nous soulignons]

Demandes :

- 34.1 Veuillez préciser les éléments de l'analyse ayant permis au Transporteur de conclure à la reconduction pour l'année 2014 de la répartition de chacune des catégories de coûts depuis 2008 (i). Veuillez élaborer.
- 34.1. Veuillez présenter les données utilisées et le calcul effectué par le Transporteur pour déterminer le taux de croissance annuel retenu, les éléments de l'analyse ayant permis au Transporteur de conclure à la reconduction pour l'année 2014 de la répartition de chacune des catégories de coûts depuis 2008 (ii). Veuillez élaborer.
- 34.2. Veuillez déposer les données correspondant à l'indice spécifique aux ouvrages non résidentiels ainsi que l'indice pour les administrations publiques sur la période 2008 à 2013.

SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT

35. **Référence :** Pièce C-HQT-0046, p. 15.

Préambule :

Le Transporteur présente le suivi des engagements d'achat de type Toulnoustouc pour l'année 2012.

Demandes :

- 35.1. Veuillez compléter le suivi des engagements d'achats déposé pour l'année historique 2011 ainsi que pour la période prévisionnelle, soit 2013 et 2014.
- 35.2. Veuillez préciser la source des revenus correspondant à la *Base minimale de revenus* pour les années 2011 à 2014 inclusivement.