

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-035

R-3823-2012

5 mars 2014

PRÉSENTS :

Lise Duquette

Pierre Méthé

Bernard Houle

Régisseurs

**Association québécoise des consommateurs industriels
d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec**
Demandeur

et

Hydro-Québec

Mise en cause

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

*Modification des tarifs et conditions des services de
transport d'électricité pour les années 2013 et 2014*

Intervenants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);

Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA);

Union des consommateurs (UC).

Observateur :

Rio Tinto Alcan (RTA).

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	6
LISTE DES GRAPHIQUES	7
LEXIQUE	8
ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS	10
1. INTRODUCTION	11
2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE	14
2.1 Efficience	14
2.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs	30
2.3 Balisage.....	36
3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES	39
3.1 Principes réglementaires	39
3.2 Conventions, méthodes et pratiques comptables	39
4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT	46
4.1 Évolution des dépenses.....	46
4.2 Charges nettes d'exploitation	47
4.3 Autres charges	76
4.4 Frais corporatifs, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe	84
5. BASE DE TARIFICATION	87
5.1 Évolution de la base de tarification	87
5.2 Immobilisations corporelles en exploitation.....	89
5.3 Actifs incorporels, Autres éléments et Fonds de roulement.....	101
5.4 Mises en exploitation	102
5.5 Autorisations relatives aux mises en exploitation	104
5.6 Poste Chomedey.....	106
5.7 Dépassement de coûts et modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi.....	107
5.8 Révision des durées d'utilité.....	110

6.	COÛT DU CAPITAL	110
6.1	Structure du capital et taux de rendement sur l'avoir propre.....	112
6.2	Coût de la dette.....	114
6.3	Coût moyen pondéré du capital.....	116
6.4	Coût du capital prospectif	117
7.	REVENU REQUIS	117
8.	PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....	119
8.1	Évolution du réseau et état de la transformation des postes	120
8.2	Investissements et mises en service projetés sur un horizon de dix ans	122
9.	COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT	125
9.1	Suivi du projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes.....	126
9.2	Processus d'échanges et d'information relatif à la planification du réseau	127
9.3	Services complémentaires	133
9.4	Besoins et revenus des services de transport.....	135
9.5	Taux de pertes de transport.....	136
9.6	Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point.....	137
10.	RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....	137
11.	TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT	139
11.1	Tarifification des services de transport.....	139
11.2	Ajouts au réseau de transport.....	144
11.3	Tarifs et conditions.....	148
12.	CONFIDENTIALITÉ	150
	DISPOSITIF	150
	ANNEXE 1 : Liste des suivis requis par la présente décision	155

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Gains d'efficience aux CNE - Horizon 2008 à 2014	20
Tableau 2	Gains d'efficience aux CNE par chantier - Horizon 2008 à 2011	22
Tableau 3	Composantes du coût de retraite selon la norme IAS 19	41
Tableau 4	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2011-2014.....	47
Tableau 5	Évolution des charges brutes directes 2011-2014.....	52
Tableau 6	Évolution du niveau des effectifs en fonction des besoins 2013 et 2014	54
Tableau 7	Progression des salaires de base et du temps supplémentaire 2008-2014	57
Tableau 8	Composantes du coût de retraite pour la période 2011-2014.....	61
Tableau 9	Évolution des autres charges directes pour la période 2011-2014.....	62
Tableau 10	Évolution des charges de services partagés pour la période 2011-2014.....	66
Tableau 11	Progression des charges de services partagés de 2008 à 2014.....	67
Tableau 12	Évolution des coûts capitalisés pour la période 2011-2014.....	68
Tableau 13	Coûts capitalisés vs investissements pour la période 2010-2014	69
Tableau 14	Progression des coûts capitalisés de 2008 à 2014.....	70
Tableau 15	Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique.....	72
Tableau 16	Évaluation par la Régie des charges nettes d'exploitation pour 2013 et 2014 à l'aide de la formule paramétrique	75
Tableau 17	Évolution des « Autres charges » 2011-2014	77
Tableau 18	Achats de services de transport.....	78
Tableau 19	Évolution de l'amortissement pour la période 2011-2014.....	81
Tableau 20	Progression des frais corporatifs pour la période 2008-2014	86
Tableau 21	Évolution de la base de tarification 2011-2014	88
Tableau 22	Évolution des immobilisations corporelles en exploitation 2011-2014.....	89
Tableau 23	Écarts de prévision associés à la base de tarification.....	96
Tableau 24	Taux de rendement des capitaux propres, 2013 et 2014	113

Tableau 25	Coût moyen pondéré du capital	116
Tableau 26	Coût moyen pondéré du capital prospectif	117
Tableau 27	Évolution du revenu requis 2011-2014.....	118
Tableau 28	Coûts ou revenus nets et pénalités pour le service de compensation d'écart de réception	133
Tableau 29	Tarifs 2012 et Tarifs proposés	140
Tableau 30	Évolution du tarif point à point de long terme et de la facture de la charge locale.....	142
Tableau 31	Évolution de la répartition par catégorie des coûts des postes de départ.....	145
Tableau 32	Contributions maximales pour l'année 2014 pour les postes de départ et le réseau collecteur	147

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1	Indicateur composite Durée (en minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)	18
-------------	---	----

LEXIQUE

Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
Producteur	
HQP	Hydro-Québec dans ses activités de production
ACÉ	Association canadienne de l'électricité
ATPC	Actif au titre des prestations constituées
CFR	Compte de frais reportés
CNE	Charges nettes d'exploitation
COPE	<i>Committee on Performance Excellence</i>
CRT	<i>Cedars Rapids Transmission</i> (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)
DPPEAR	Direction principale Planification, Expertise et Affaires réglementaires
ÉLL	Énergie La Lièvre
ÉTC	Équivalent temps complet
FERC	<i>Federal Energy Regulatory Commission</i>
HIM	Huiles isolantes minérales
HQÉ	Hydro-Québec Équipement
HQÉSP	Hydro-Québec Équipement et services partagés
IFRS	<i>International Financial Reporting Standards</i> (Normes internationales d'information financière)
IPC	Indice des prix à la consommation
MIV	Maîtrise intégrée de la végétation
MR	Matières résiduelles
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
NPCC	<i>Northeast Power Coordinating Council</i>
NYISO	<i>New York Independent System Operator</i>
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
PCGR	Principes comptables généralement reconnus

RTA	Rio Tinto Alcan
SAIFI	<i>System Average Interruption Frequency Index</i>
SCHM	Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan
T-SAIDI	<i>Transmission System Average Interruption Duration Index (minutes)</i>
TSO	<i>Transmission System Operation</i>
VPEI	Vice-présidence exploitation des installations

ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
G	milliard – placé devant une unité, la multiplie par 10^9
ha	hectare
k	kilo (mille) – placé devant une unité, la multiplie par 10^3
kV	kilovolt
kW	kilowatt
kWh	kilowattheure
M	méga (million) – placé devant une unité, la multiplie par 10^6
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt
MWh	mégawattheure
T	téra (billion) – placé devant une unité, la multiplie par 10^{12}
TWh	térawattheure

1. INTRODUCTION

[1] Le 11 septembre 2012, le regroupement formé par l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (l'AQCIE/CIFQ ou le Demandeur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 36, 48, 49, 50 et 51 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs de transport d'électricité pour l'année 2013.

[2] Le 30 novembre 2012, la Régie rend sa décision D-2012-164 dans laquelle elle maintient, provisoirement, à compter du 1^{er} janvier 2013, les tarifs de transport d'électricité qu'elle a approuvés pour l'année 2012. Dans cette même décision, la Régie suspend l'étude du présent dossier jusqu'à la décision à être rendue dans le dossier R-3826-2012 portant sur la demande de révision de la décision D-2012-126, déposée par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur).

[3] Le 22 février 2013, la Régie rend sa décision D-2013-030² par laquelle elle rejette la demande en révision et en révocation du Transporteur.

[4] Le 27 février 2013, par sa décision D-2013-034 la Régie met fin à la suspension du dossier R-3823-2012 et invite les personnes intéressées à déposer leur demande d'intervention au plus tard le 2 avril 2013.

[5] Le 29 avril 2013, la Régie, par sa décision D-2013-069, accorde le statut d'intervenant à l'ACEFO, à EBM, à la FCEI, au GRAME, au RNCREQ, à SÉ/AQLPA et à l'UC.

[6] Le 19 juin 2013, la Régie rend sa décision D-2013-090. Par cette décision, elle décide de traiter, dans le cadre du présent dossier, de façon concomitante, les années tarifaires 2013 et 2014 et ordonne au Transporteur de déposer une proposition tarifaire, accompagnée de la preuve à son soutien, aux fins de la détermination des tarifs 2013 et 2014. La Régie indique également que les intervenants reconnus au dossier par sa décision D-2013-069 le sont également pour le traitement de l'année tarifaire 2014.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Dossier R-3826-2012, p. 47.

[7] Le 6 août 2013, le Transporteur dépose une demande de modification de ses *Tarifs et conditions des services de transport* (les Tarifs et conditions) pour les années 2013 et 2014, accompagnée de la preuve à son soutien.

[8] Le 13 août 2013, la Régie rend sa décision procédurale D-2013-123. L'avis public paraît le 17 août 2013.

[9] Le 15 août 2013, la Régie rend sa décision D-2013-128 portant sur les frais intérimaires.

[10] Le 22 août 2013, le Demandeur et les intervenants au dossier précisent les enjeux sur lesquels ils souhaitent intervenir et déposent leur budget de participation.

[11] Le 26 août 2013, NLH dépose une demande d'intervention.

[12] Le 30 août 2013, le Transporteur dépose ses commentaires sur les enjeux, la demande d'intervention de NLH et les budgets de participation. Le Demandeur, les intervenants et NLH déposent leur réplique le 4 septembre 2013.

[13] Le 11 septembre 2013, la Régie rend sa décision procédurale D-2013-145, par laquelle elle accorde, notamment, le statut d'intervenant à NLH et précise le cadre des interventions des participants. Elle demande également au Transporteur de déposer un complément de preuve lié à l'impact de la demande R-3842-2013 sur les tarifs 2014. Le 13 septembre 2013, le Transporteur fournit, à cet effet, les pièces C-HQT-0054 à C-HQT-0062.

[14] Les 18 et 26 septembre 2013, la Régie, le Demandeur et les intervenants transmettent leurs demandes de renseignements n° 1 au Transporteur. Ce dernier dépose ses réponses les 9 et 16 octobre 2013.

[15] Les 23 et 25 octobre 2013, la Régie rend ses décisions D-2013-172 et D-2013-175 relatives aux contestations émises par les participants sur certaines réponses du Transporteur. À la suite de ces décisions, le Transporteur dépose ses compléments de réponses aux demandes de renseignements n° 1 des participants le 30 octobre 2013.

[16] Le 11 novembre 2013, le Transporteur corrige certaines erreurs d'écriture de sa preuve documentaire et dépose les pièces révisées³ à cet effet.

[17] Les 11 et 12 novembre 2013, les participants répondent aux demandes de renseignements qui leur ont été transmises le 5 novembre 2013.

[18] L'audience se déroule du 18 au 29 novembre 2013.

[19] Le 16 décembre 2013, le Transporteur dépose la « *Demande amendée du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2013 et 2014* » (la Demande amendée).

[20] Le même jour, le Transporteur dépose une demande interlocutoire afin que les « *tarifs proposés des services de transport pour l'année témoin 2014, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes [(les Tarifs proposés)], soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2014* »⁴.

[21] Le Transporteur dépose également les pièces suivantes, révisées à la suite de la mise à jour du coût du capital :

- C-HQT-0132 : Revenus requis du service de transport 2011-2014;
- C-HQT-0133 : Coût moyen pondéré du capital;
- C-HQT-0134 : Tarification des services de transport - Application des tarifs provisoires pour l'année 2014;
- C-HQT-0135 et C-HQT-0136 : Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec - Application des tarifs provisoires pour l'année 2014 (versions française et anglaise).

[22] Le 19 décembre 2013, la Régie rend sa décision D-2013-204 relative à la demande interlocutoire du Transporteur. Par cette décision, elle modifie, à partir du 1^{er} janvier 2014, les tarifs provisoires fixés à la décision D-2012-164 par les Tarifs proposés. Elle demande également aux participants de lui transmettre, le cas échéant, leurs commentaires sur les modifications apportées par le Transporteur dans la Demande amendée.

³ Pièces C-HQT-0096 à C-HQT-0102.

⁴ Pièce C-HQT-0130, p. 3, par. 8.

[23] Le 10 janvier 2014, la FCEI et SÉ/AQLPA transmettent leurs commentaires. Le Transporteur y réplique le 17 janvier 2014.

[24] Le 4 mars 2014, la Régie rend sa décision D-2014-034 dans le dossier R-3842-2013.

[25] La présente décision porte sur la modification des Tarifs et conditions pour les années 2013 et 2014.

2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

2.1 EFFICIENCE

[26] En 2007, le Transporteur a initié une démarche d'efficience qui a permis, selon lui, d'optimiser les coûts de ses investissements ainsi que ceux associés à l'exploitation et à la maintenance de ses équipements, tout en maintenant un haut niveau de fiabilité du réseau de transport.

[27] Le Transporteur précise qu'en 2009 il a ajusté sa structure organisationnelle pour bien encadrer l'accroissement d'activités en investissement, en se dotant d'équipes clairement dédiées à la planification, à la réalisation et au suivi de projets. L'évolution vers une approche de planification centralisée des investissements, axée sur les orientations stratégiques, s'est poursuivie en 2011 et s'est notamment traduite par la création de la direction principale Planification, Expertise et Affaires réglementaires (DPPEAR).

[28] Le Transporteur a également procédé à des ajustements organisationnels qui ont donné lieu, en juin 2011, à la création de la vice-présidence Exploitation des installations (VPEI) regroupant les activités provinciales de maintenance, d'exploitation et d'intégration des nouveaux équipements en réseau. Selon le Transporteur, la création de la VPEI lui a permis d'optimiser ses processus opérationnels par une gouvernance plus centralisée des opérations dans ses sphères importantes d'activités.

[29] Ces ajustements organisationnels sont au centre de la démarche d'optimisation des charges nettes d'exploitation (CNE), en assurant une plus grande cohésion des initiatives de gestion en raison de la portée plus étendue des structures organisationnelles assujetties à une vision commune. Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'effet combiné du vieillissement de son parc et d'une sollicitation accrue de son réseau l'incite à poursuivre l'amélioration de ses façons de faire, notamment en faisant évoluer ses stratégies de pérennité et de maintenance.

[30] Cette restructuration lui a permis de répondre aux attentes de la haute direction d'Hydro-Québec en matière de compression des charges. Ces attentes se sont avérées concordantes avec celles de son actionnaire telles qu'exprimées, d'une part, dans le budget du Québec déposé en novembre 2012 et, d'autre part, par les modifications envisagées à la Loi par l'entremise du projet de loi n° 25⁵.

[31] Dans l'optique d'une approche globale et centralisée, visant à évaluer son efficacité de manière globale, tant au chapitre des investissements qu'à celui des charges, le Transporteur dit amorcer une nouvelle phase de sa stratégie de gestion des actifs. Il souhaite mettre en place, en 2013 et 2014, un modèle de gestion des actifs qu'il considère mieux adapté au contexte dans lequel il évolue. Selon lui, ce modèle permettra d'optimiser les activités d'investissement en pérennité et les activités de maintenance, en systématisant un juste arbitrage quant aux options de remplacement des équipements majeurs du réseau et la réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation. Il allègue que cet arbitrage permettra de limiter la probabilité de défaillance complète d'un équipement et de faire le choix le plus judicieux, tant au niveau technique qu'au niveau économique⁶.

[32] Dans le cadre de ce modèle de gestion des actifs, chaque arbitrage est porteur d'une efficacité à court, moyen ou long terme selon qu'elle se matérialise par un coût aux charges ou aux investissements. Un tel arbitrage, en mode dynamique, ne se prête pas à un exercice de suivi selon la notion de *chantier* tel qu'il était effectué auparavant.

[33] Enfin, quant aux chantiers répondant à un objectif commun d'optimisation de coûts, une évaluation des gains réalisés et prévus sur une base individuelle ne permet pas d'obtenir des données probantes, concluantes et vérifiables. Une telle évaluation présente,

⁵ Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 novembre 2012, tel que présenté à l'Assemblée nationale le jeudi 21 février 2013 - Vol. 43 N° 26.

⁶ Pièce C-HQT-0104, p. 2 et 3.

de plus, un risque élevé de double comptage en raison des effets interdépendants et indissociables⁷.

[34] La Régie prend acte des ajustements entrepris par le Transporteur, dont la création de la DPPEAR et de la VPEI.

2.1.1 SUIVI DES GAINS D'EFFICIENCE

[35] La démarche d'efficience s'est articulée, jusqu'à présent, autour de deux axes, soit l'optimisation des investissements et l'optimisation des CNE.

Optimisation des investissements

[36] Le Transporteur affirme que l'optimisation des investissements constitue l'axe central de sa démarche d'efficience, puisque les investissements dans la base de tarification ainsi que la charge d'amortissement représentent environ 75 % des revenus requis.

[37] Outre la planification intégrée et la gestion par portefeuille de ses investissements, le Transporteur fait état des principales pratiques implantées, soit la *Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et gestion du matériel stratégique* (la Réingénierie), ainsi que le projet *Implantation de la maintenance automatisée et gestion de l'information numérique des équipements ou IMAGINE* (Télémaintenance).

[38] La Réingénierie vise la sécurisation des ressources requises pour réaliser les investissements. Elle permet, selon le Transporteur, de générer des bénéfices en termes de performance et d'efficience sur plusieurs années. Parmi les retombées positives de ce projet, le Transporteur cite 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.

⁷ Pièce C-HQT-0021, p. 12.

[39] Le Transporteur souligne que la signature d'ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période 2008 à 2013 aura permis de réduire les prix d'achat des transformateurs de puissance et d'inductances *shunt*. Les économies annuelles moyennes réalisées sont de 10 M\$. Ces prix réduits seront utilisés comme références pour la négociation des nouvelles ententes-cadres à partir de 2013.

[40] Le Transporteur ajoute qu'il a également signé des ententes-cadres pour d'autres types d'équipements dont les disjoncteurs, sectionneurs et parafoudres ainsi que les transformateurs de puissance supérieurs ou inférieurs à 100 MVA. Les ententes-cadres offrent d'autres avantages tels que les volumes, la livraison juste à temps ainsi que la qualité et la fiabilité des équipements⁸.

[41] Le projet Télémaintenance consiste à mettre en place une plateforme informationnelle ayant pour but d'effectuer un choix judicieux des interventions en fonction de l'état des équipements. Les gains d'efficacité qui y sont associés se réaliseront progressivement par le développement d'applications spécifiques, qui utilisera l'infrastructure de la plateforme. Cette plateforme d'information constitue également un intrant important dans l'implantation du modèle de gestion des actifs.

[42] Dans sa décision D-2012-059, la Régie émettait les deux exigences suivantes quant au suivi des gains d'efficacité aux investissements :

« [31] La Régie demande au Transporteur d'intégrer à son prochain dossier tarifaire les éléments retenus du suivi proposé quant à l'approche globale de l'efficacité aux investissements, en remplacement de l'estimation des investissements évités.

[32] La Régie demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, selon le format du tableau R1.1, pièce B-0057, page 3, la ventilation détaillée des gains d'efficacité pour chacun des chantiers d'efficacité aux investissements en cours pour l'année 2011 »⁹.

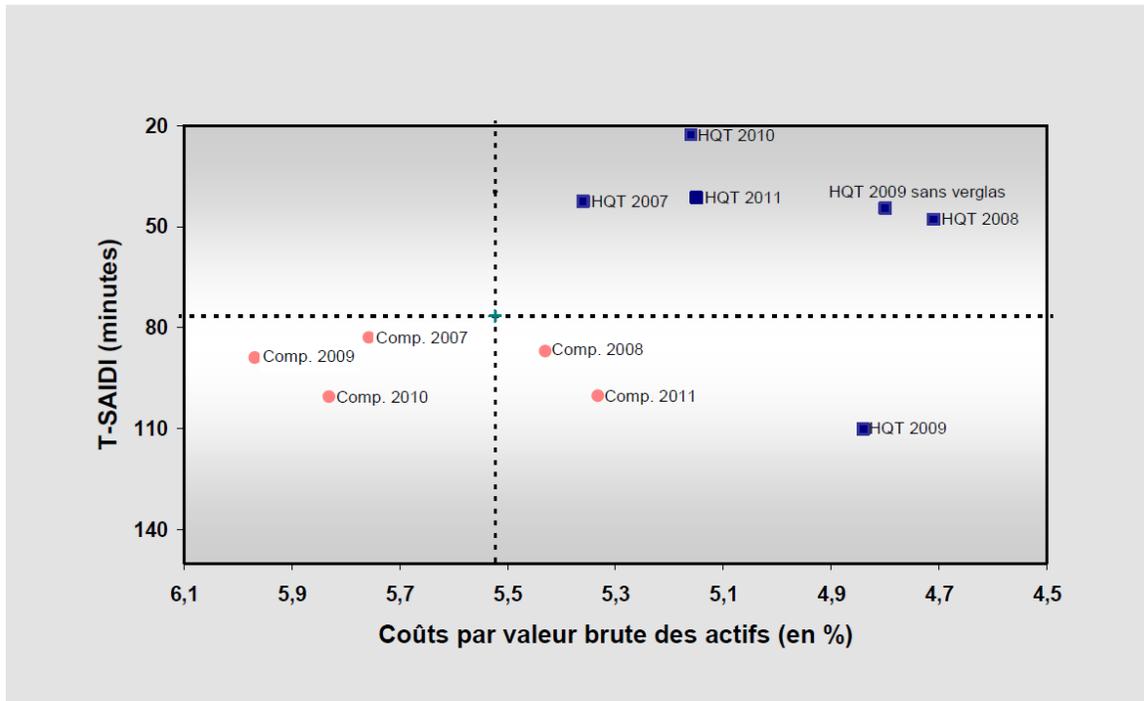
⁸ Pièce C-HQT-0126, p. 14.

⁹ Dossier R-3777-2011, p. 15.

[43] Le Transporteur répond à la première exigence. Il présente au graphique 1 ci-dessous les résultats de l'indicateur retenu pour chacune des années 2007 à 2011¹⁰, soit un indicateur global combinant les résultats de deux autres indicateurs de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ), soit :

- a) l'indicateur T-SAIDI de l'ACÉ relatif à la fiabilité de service mesurée par la durée moyenne d'interruption de service (en minutes) liée au réseau de transport;
- b) l'indicateur (en %) « Coûts par valeur brute des actifs ». Les coûts comprennent les coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité. La valeur brute des actifs comprend la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels.

**GRAPHIQUE 1 - INDICATEUR COMPOSITE
DURÉE (EN MINUTES) D'INTERRUPTION DE SERVICE (T-SAIDI) ET
COÛTS D'EXPLOITATION, DE MAINTENANCE ET D'ADMINISTRATION PLUS LES COÛTS
DES INVESTISSEMENTS EN PÉRENNITÉ PAR LA VALEUR DES IMMOBILISATIONS
CORPORELLES ET DES ACTIFS INCORPORELS (EN %)**



Source : pièce C-HQT-021, p. 14.

¹⁰ La collecte des données pour l'année 2012 étant en cours, le Transporteur ne pouvait présenter le suivi de son efficacité pour cette année historique.

[44] Le Transporteur fait valoir que ses résultats sont meilleurs que la moyenne des résultats des entreprises participantes. Il en conclut qu'il est plus performant sur l'horizon visé.

[45] Quant à la seconde exigence relative à la ventilation des gains d'efficience, le Transporteur soutient qu'il ne fait plus le suivi à l'interne des gains d'efficience aux investissements par chantier ou par projet. Les pratiques implantées à ce jour sont intégrées à ces pratiques de gestion. Selon lui, les mesures structurantes en place, comme la Réingénierie, apportent dorénavant des gains récurrents, en termes d'optimisation des coûts d'approvisionnement auprès des fournisseurs¹¹.

[46] Le GRAME convient que les ententes-cadres sont utiles car elles permettent la sécurisation des ressources et une garantie de livraison à temps du matériel requis pour la réalisation des projets de planification. De plus, il se dit favorable à la poursuite du projet Télémaintenance dont il recommande l'élargissement pour inclure des équipements autres que les 241 transformateurs stratégiques sur un horizon de plus long terme.

[47] Le RNCREQ mentionne que, dans le cadre de la Réingénierie, bien que l'existence d'autres ententes-cadres ait été établie, les bénéfices de ces ententes n'ont pas été quantifiés. De plus, l'absence d'information permettant de distinguer entre les gains d'efficience et les réductions de coûts d'autre nature ainsi que l'absence de suivis par chantier ou projet constituent une entrave majeure au suivi des gains d'efficience. Selon l'intervenant, le Transporteur devrait fournir, dans les prochains dossiers tarifaires, les suivis d'efficience de façon quantitative, notamment pour ce qui est des ententes-cadres qui devront être renouvelées.

[48] La Régie note les précisions apportées par le Transporteur relativement aux bénéfices découlant tant de la Réingénierie que de la Télémaintenance. **Elle ordonne au Transporteur de lui faire rapport, lors de son prochain dossier tarifaire, des développements récents de ces projets, y compris la reconduction d'ententes-cadres existantes ou la conclusion de nouvelles ententes-cadres.**

¹¹ Pièce C-HQT-0065, p. 4.

Optimisation des charges nettes d'exploitation

[49] Le Transporteur présente, comme suit, les gains d'efficience réalisés pour la période 2008 à 2012 ainsi que ceux prévus pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014.

TABLEAU 1
GAINS D'EFFICIENCE AUX CNE - HORIZON 2008 À 2014

Gains d'efficience <i>En millions de dollars</i>							2013	2014
		2008	2009	2010	2011	2012	Année de base	Année témoin
Année courante	Paramétrique 1%	5,8	6,0	6,3	6,4	6,6	6,0	6,1
	Additionnels			4,5	10,0	47,7		
		5,8	6,0	10,8	16,4	54,3	6,0	6,1
Récurents	Paramétrique 1%		5,4	11,4	17,7	24,1	30,7	36,7
	Additionnels				4,5	14,5	62,2	62,2
		-	5,4	11,4	22,2	38,6	92,9	98,9
Cumulatifs		5,8	11,4	22,2	38,6	92,9	98,9	105,0

Source : pièce C-HQT-0021, p. 10, tableau 1.

[50] Le Transporteur mentionne que les gains d'efficience et autres réductions de coûts ont atteint 54,3 M\$ en 2012, à la suite des mesures de gestion particulières en lien avec la VPEI et la centralisation de ses activités. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012. Sur une base cumulative de 2008 à 2012, les gains d'efficience additionnels réalisés excèdent les gains d'efficience associés à l'objectif global. Ce dernier a été fixé à 1 % de 2008 à 2011 et à 2 % pour 2012.

[51] Le Transporteur souligne le caractère exceptionnel des résultats de 2012 qui s'ajoutent aux gains additionnels réalisés en 2010 et 2011. Il fait valoir qu'un tel rythme annuel de gains d'efficience ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle. Le Transporteur explique que la forte sollicitation du réseau, le vieillissement du parc d'équipements ainsi que l'implantation et le maintien d'encadrements

reliés à la conformité aux nouvelles normes exercent une pression à la hausse sur les CNE¹².

[52] Dans sa décision D-2012-059, la Régie émettait les exigences suivantes quant au suivi des gains d'efficacité aux CNE :

« [40] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, la ventilation de gains d'efficacité réalisés par chantier en cours pour les années 2010 et 2011.

[41] La Régie demande également au Transporteur de mettre à jour le suivi, sur une base cumulative, des gains d'efficacité obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficacité, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant »¹³.

[53] Le Transporteur identifie les gains d'efficacité réalisés par chantier pour les années 2008 à 2010 selon les trois domaines retenus. Il identifie également les gains réalisés par domaine en 2011.

¹² Pièce C-HQT-0021, p. 9 et 10.

¹³ Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, p. 17.

TABLEAU 2
GAINS D'EFFICIENCE AUX CNE PAR CHANTIER - HORIZON 2008 À 2011

Gains d'efficacité réalisés <i>En millions de dollars</i>	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					
Télécommunication 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'opération TI - Fusion des centres d'information	1,8				
Centralisation des besoins TI - Services professionnels	0,5				
Centralisation des besoins TI - Matériel informatique et bureautique	0,5				
Efficiency des fournisseurs internes			1,5		
Optimisation des activités de soutien et autres mesures de gestion		1,9	3,5		
	2,8	1,9	5,0	9,2	
Cumulatifs					
	5,8	6,0	10,8	16,4	
Récurrance					
	5,4	6,0	10,8	16,4	38,6

Source : pièce C-HQT-0021, p. 11, tableau 2.

[54] Le Transporteur allègue que les ajustements organisationnels majeurs de la VPEI en 2011 rendent difficile, voire impossible, l'exercice de ventilation demandé par la Régie. En effet, cette réorganisation a significativement altéré les bases de référence qui permettraient de faire une distinction entre les gains d'efficacité et les autres réductions de coûts au même titre que la réalisation d'un suivi par chantier¹⁴. Il précise que la base de référence pour l'évaluation des gains individuels de ces chantiers ou pratiques évolue en fonction des améliorations apportées aux différents processus en place, ce qui rend difficile la reconstitution *a posteriori* des gains réalisés¹⁵.

[55] Ainsi, les gains ponctuels s'avèrent difficiles à capter et à mesurer. De plus, pour certains chantiers répondant à un objectif commun d'optimisation de coûts, une

¹⁴ Pièce C-HQT-0065, p. 5.

¹⁵ Pièce C-HQT-0021, p. 12.

évaluation des gains réalisés et prévus sur une base individuelle ne permet pas l'obtention de données probantes, concluantes et vérifiables¹⁶.

[56] En conséquence, le Transporteur affirme que le découpage des initiatives d'efficacité suivant les chantiers ou les domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012. Il allègue que les gestes réalisés et envisagés, visant une réduction des coûts, comportent de nombreuses actions qui ne se prêtent plus à un suivi selon la notion de *chantier* ou selon une distinction entre l'efficacité et les autres mesures de réduction de coûts¹⁷. Les chantiers d'efficacité individuels suivis jusqu'en 2011 ne comptent que pour une fraction des gains sur les CNE dégagés en 2012.

[57] Le Transporteur mentionne qu'il a fait migrer le suivi de son efficacité vers une mesure globale de sa performance en termes de fiabilité et de coûts. L'indicateur composite, retenu lors du dossier tarifaire 2012 dans le cadre d'une approche globale de l'efficacité aux investissements, se révèle, selon lui, mieux adapté au suivi de ses efforts d'efficacité de façon relative à ses pairs, dans la perspective d'évolution vers une stratégie de gestion des actifs. Selon le Transporteur, les résultats de cet indicateur sont plus représentatifs de sa performance globale, qu'il évalue en lien avec les différents aspects de sa mission de base, dont la fiabilité est une composante majeure¹⁸.

[58] Par ailleurs, le Transporteur entend dorénavant faire le suivi des gains d'efficacité et autres réductions de coûts des CNE, uniquement sur la base du montant global par rapport à une cible d'efficacité établie dans le cadre du dossier tarifaire. Il soutient que cette approche est mieux adaptée à la gestion dynamique de ses activités¹⁹.

[59] Toutefois, en réponse à un questionnement de la Régie, le Transporteur se montre ouvert à ce que sa démarche d'efficacité liée aux CNE fasse l'objet d'un suivi annuel plus détaillé :

« Si la Régie souhaitait avoir un suivi peut-être un petit peu plus détaillé, demandait au Transporteur de produire un devoir, entre guillemets, soit de se pencher sur une possible méthode, comme vous l'exprimez; écoutez, tout à fait, on fera nos devoirs puis on travaillera dans le sens de ce que la Régie... de ce que la

¹⁶ Pièce C-HQT-0065, p. 6 et 7.

¹⁷ Pièce C-HQT-0065, p. 5.

¹⁸ Pièce C-HQT-0104, p. 2 et 3.

¹⁹ Pièce C-HQT-0104, p. 3

Régie nous demandera. Mais ce que je voulais vous dire, quand même, les boulets, les éléments que je vous ai soumis, quand même, vont conditionner toute cette réflexion-là qui pourrait résulter sur une méthode »²⁰.

[60] La nouvelle base de référence valide à compter de 2013 pourrait servir à cette fin. À moins de nouveaux bouleversements majeurs au niveau organisationnel, le recalibrage et la réorganisation réalisés en 2012 pourront ainsi servir de point de référence aux changements futurs²¹.

[61] L'AQCIE/CIFQ constate que la preuve du Transporteur sur les gains d'efficience est assez floue. Le Demandeur allègue qu'aucune précision n'a été fournie, tant au niveau des rubriques des coûts touchés et des causes de ces gains que des raisons pour lesquelles ces gains n'ont pas été prévus. De plus, on ne saurait qualifier de *gains d'efficience* une modification aux façons de procéder qui affecterait l'entretien et la maintenance des équipements.

[62] L'ACEFO note que le dossier est dépourvu de toute projection quantitative de gains d'efficience. Selon l'intervenante, l'indicateur global de performance proposé relève davantage de l'exercice de balisage et ne permet pas d'évaluer les actions susceptibles de déboucher sur des gains d'efficience. Il ne peut donc se substituer à une démarche structurée d'identification et de mesure de la performance.

[63] À cet égard, le Transporteur plaide que l'indicateur global proposé pour le suivi des résultats d'efficience est cohérent avec son modèle de gestion des actifs, lequel poursuit un objectif d'optimisation de ses activités d'investissement et de maintenance en systématisant l'arbitrage entre ces dernières activités afin de faire le choix le plus avantageux.

[64] Le GRAME, quant à lui, demande que le Transporteur fasse preuve de transparence en divulguant l'ensemble des coûts en réhabilitation de sites dans le cadre des informations qu'il fournit concernant ses charges d'exploitation.

[65] L'UC est d'avis que le Transporteur n'applique pas correctement la notion d'efficience. De son point de vue, cette notion devrait référer au « *principe de faire la*

²⁰ Pièce A-0055, p. 24.

²¹ Pièce A-0055, p. 26 et 27.

même chose (ou davantage) à un coût plus bas » et non, tel que le conçoit le Transporteur, « *à toute réduction de coûts même si celle-ci engendre une réduction des actions ou services* ». Un examen des CNE pourrait révéler la présence de *gisements* d'efficience faciles à exploiter²².

[66] Le Transporteur allègue que toutes les actions visent à optimiser ses interventions par l'entremise, entre autres, de son modèle de gestion d'actifs. L'efficience, selon lui, peut aussi se définir par « *en accomplir davantage avec les mêmes ressources ou à coût égal* »²³.

Opinion de la Régie

[67] La Régie prend acte de l'achèvement de la démarche d'efficience par chantier mise en place en 2008 et pour laquelle le Transporteur a fait un suivi des gains d'efficience par chantier ou par domaine d'optimisation jusqu'en 2011. Elle note les raisons pour lesquelles le Transporteur a cessé, depuis 2012, d'effectuer le suivi de la ventilation détaillée des gains d'efficience par chantier d'efficience.

[68] Toutefois, la Régie est étonnée de l'allégation du Transporteur à l'effet qu'il ne distingue pas, parmi les gestes qu'il réalise et ceux qu'il envisage, ceux qui génèrent des gains d'efficience de ceux qui sont associés à d'« *autres mesures de réductions de coûts* ». Selon lui, certaines actions visant une réduction de coûts ne se prêtent pas à cette distinction comme, par exemple, la réduction d'effectifs par attrition naturelle²⁴.

[69] Cette affirmation soulève des inquiétudes car l'efficience a pour prémisse la mise en œuvre optimale des activités nécessaires à la réalisation de la mission du Transporteur à court, moyen et long termes. Les mesures de réductions de coûts, en soi, ne sont pas systématiquement des mesures d'efficience si elles ne s'inscrivent pas dans cette prémisse. Certaines mesures de réductions de coûts pourraient, à terme, avoir un effet négatif sur la capacité du Transporteur à réaliser sa mission ou à la réaliser en nécessitant des dépenses non planifiées afin de compenser des activités qui auraient pu être délaissées.

²² Pièce C-UC-0016, p. 4 et 5.

²³ Pièce C-HQT-0126, p. 17.

²⁴ Pièce C-HQT-0065, p. 5 et 6.

[70] Par conséquent, la Régie considère que la distinction entre les gains d'efficacité et les autres mesures de réductions de coûts est fondamentale aux fins d'une approche d'efficacité et d'un suivi éclairé.

[71] Le suivi proposé par le Transporteur ne répond pas aux attentes de la Régie. Ce suivi, effectué sur la seule base du montant global par rapport à une cible d'efficacité établie dans le cadre du dossier tarifaire, ne permet pas de répondre aux exigences d'un suivi approprié.

[72] En effet, l'indicateur composite, tiré du balisage de l'ACÉ, permet seulement de mesurer, en terme relatif, la performance du Transporteur par rapport à ses pairs. De plus, la mise à jour de cet indicateur comporte un délai d'au moins deux ans, alors que l'efficacité aux CNE se mesure sur une base annuelle.

[73] La Régie est d'avis que le suivi proposé a pour effet de restreindre les données mesurables nécessaires à un suivi adéquat. À cet égard, la Régie partage la préoccupation des participants quant au manque d'indicateurs mesurables lié à l'approche d'efficacité du Transporteur. Elle juge que cette dernière approche manque de transparence.

[74] La Régie est d'avis que, dans le cadre d'un suivi de l'efficacité liée aux CNE, elle doit être informée des mesures d'efficacité entreprises en termes d'entretien et de maintenance. Ces mesures d'efficacité devraient être mesurables. De plus, il est important que ces gains d'efficacité puissent être identifiés.

[75] La Régie prend acte de l'ouverture du Transporteur à produire un suivi plus détaillé de sa démarche d'efficacité liée aux CNE.

[76] La Régie ordonne au Transporteur de proposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une méthode de suivi des gains d'efficacité qui permettra d'identifier et de mesurer annuellement les gains d'efficacité recherchés. Cette méthode devra permettre de démontrer comment le Transporteur entend réaliser son efficacité liée aux CNE.

[77] Par ailleurs, le Transporteur a procédé à un recalibrage de ses CNE qui reflète sa nouvelle structure organisationnelle centralisée autour de la VPEI. C'est sur cette prémisse que le Transporteur sera dorénavant en mesure d'établir une nouvelle base de

référence permettant un suivi quantifiable des efforts d'efficience entrepris par rapport à la période de référence.

[78] En lien avec l'ordonnance ci-dessus, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de mettre en place la nouvelle base de référence représentative de sa nouvelle structure organisationnelle centralisée (VPEI). Cette base devra permettre un suivi annuel des résultats issus de sa nouvelle méthode de suivi des gains d'efficience liée aux CNE. Les résultats devront porter sur les gains obtenus depuis l'année 2012.

2.1.2 OBJECTIF D'EFFICIENCE POUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[79] Le Transporteur considère qu'il est justifié et prudent de réintégrer, pour 2013 et 2014, un objectif global de réduction de 1 % des CNE sous son contrôle de gestion, ce qui induit la réalisation de gains d'efficience prévus de 6,0 M\$ et de 6,1 M\$ respectivement pour les années 2013 et 2014.

[80] Le Transporteur mentionne que le recalibrage proposé des CNE au niveau de 2012 fait en sorte qu'il remet à sa clientèle l'ensemble des gains additionnels et autres mesures de réductions de coûts réalisés jusqu'en 2012. Il affirme cependant que la récurrence des gains de l'année 2012 n'est pas garantie et qu'il devra réaliser des efforts d'efficience qui dépassent l'objectif paramétrique de 1 % qu'il s'est donné pour 2013 et 2014²⁵. Le Transporteur mise sur sa nouvelle structure organisationnelle ainsi que sur les gains d'efficience résiduels additionnels susceptibles d'être réalisés dans les prochaines années afin de pérenniser ces gains d'efficience.

[81] Le Transporteur indique que les gains anticipés sur les CNE sont tributaires d'un raffinement des façons de faire associées à la nouvelle organisation. Ainsi, les ajustements résiduels des processus et méthodes de travail donneront vraisemblablement lieu à des gains de moindre ampleur²⁶.

²⁵ Pièce C-HQT-0065, p. 21.

²⁶ Pièce C-HQT-0065, p. 8.

[82] En raison du recalibrage, il affirme que le rythme annuel de gains d'efficience de 2012 ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle.

[83] En audience, le Transporteur explique ainsi son objectif de 1 % :

« Essentiellement, le un pour cent (1 %) c'est une pression qu'on se donne pour améliorer notre performance et le un pour cent (1 %) c'est... On essaie de pouvoir le matérialiser, le réaliser, de le mesurer précisément alors qu'il y a une entreprise qui a X centaines de millions de dollars de charges d'exploitation et tout ça, les gens, quelqu'un pourrait regarder puis dire : « Bien, écoutez, un pour cent (1 %) ce n'est pas matériel, qu'est-ce que ça signifie? » sauf que ça donne une pression à l'organisation pour essayer d'extraire, tout en répondant à ses obligations, d'aller extraire un gain d'efficience à quelque part et de réduire ses charges »²⁷.

[84] En argumentation, le Transporteur plaide que les opportunités d'efficience sont de plus en plus limitées au raffinement des façons de faire et à des ajustements résiduels des processus et méthodes de travail.

[85] L'AQCIE/CIFQ soutient que l'établissement d'une cible plus exigeante que celle du 1 % proposée par le Transporteur pourrait stimuler la capacité de ce dernier à réaliser des gains d'efficience. Le Demandeur allègue qu'une cible de 2 %, voire 2,5 %, serait réaliste pour les années 2013 et suivantes, surtout dans un contexte de départs élevés à la retraite, afin de maintenir une pression sur le Transporteur.

[86] L'ACEFO et la FCEI rappellent que, depuis 2009, la cible d'efficience paramétrique fixée a toujours été dépassée.

[87] L'ACEFO recommande de fixer la cible d'efficience à 2,5 % pour l'année 2013 et de la reconduire pour l'année témoin projetée 2014.

[88] De plus, l'ACEFO, appuyée par l'UC, demande au Transporteur de réaliser une étude de productivité et de la déposer dans le cadre du prochain dossier tarifaire²⁸.

²⁷ Pièce A-0041, p. 99.

²⁸ Pièce C-ACEFO-0011, p. 17 et pièce C-UC-0020, p. 9.

[89] À cet égard, le Transporteur est d'avis qu'une étude de productivité n'est ni utile, ni requise. Il allègue que sa performance, en termes de coûts et de fiabilité, est supérieure à celle de ses pairs participant au balisage de l'ACÉ et que son modèle de gestion des actifs devrait lui permettre de maintenir cette position²⁹. De plus, le Transporteur se questionne sur l'application des résultats de ce genre d'études menées habituellement au niveau des distributeurs d'électricité dont le contexte diffère de celui, fortement capitalisé, du transport d'électricité.

[90] Le GRAME constate que l'atteinte d'une cible d'efficacité paramétrique aurait avantage à être revue. L'intervenant invoque la relation étroite entre les choix organisationnels dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur. La démarche d'efficacité devrait permettre, d'une part, d'identifier les types de charges sur la croissance desquelles le Transporteur ne peut exercer de contrôle et, d'autre part, de les traiter à titre d'activités de base avec facteurs d'indexation particuliers.

[91] À ce sujet, le Transporteur allègue que les gains et réductions de coûts accumulés au cours des dernières années, de l'ordre de 99 M\$, ont bénéficié entièrement à la clientèle.

Opinion de la Régie

[92] La Régie juge insuffisantes et peu concluantes les explications du Transporteur à l'égard de l'objectif d'efficacité qu'il propose, tant pour l'année de base 2013 que pour l'année témoin projetée 2014.

[93] D'une part, la preuve du Transporteur ne permet pas d'évaluer la justesse de l'objectif d'efficacité de 1 % pour les années 2013 et 2014. En effet, le Transporteur n'identifie pas de mesure précise, ni de méthode à suivre, pour parvenir à réaliser sa cible d'efficacité.

[94] D'autre part, la Régie constate que depuis 2010, le Transporteur réalise systématiquement des gains d'efficacité plus élevés que la cible d'efficacité qu'elle a fixée. En effet, le Transporteur identifie des gains d'efficacité additionnels de 4,5 M\$ en 2010 et de 10,0 M\$ en 2011. En 2012, il a réalisé des gains d'efficacité et autres

²⁹ Pièce C-HQT-0126, p. 17.

réductions de coûts de 41,1 M\$, en sus de la cible d'efficacité de 2 % fixée par la Régie pour l'année 2012.

[95] En conséquence, la Régie fixe à 2 % la cible d'efficacité pour l'année témoin projetée 2014.

[96] Par ailleurs, la Régie prend en considération les explications du Transporteur selon lesquelles l'année 2013 constitue une année de transition pendant laquelle il s'affaire à pérenniser ses gains d'efficacité et autres mesures de réduction de coûts de l'année 2012.

[97] En conséquence, la Régie fixe à 1,5 % la cible d'efficacité pour l'année de base 2013.

[98] Par ailleurs, étant donné l'ordonnance formulée visant le dépôt d'une proposition par le Transporteur d'une méthode de suivi des gains d'efficacité, la Régie ne retient pas, dans le présent dossier, la recommandation de l'ACEFO relative à une étude de productivité.

2.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS

2.2.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[99] Dans sa décision D-2012-059, la Régie demandait au Transporteur de mettre à jour, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, l'analyse des indicateurs de performance produite au dossier. La Régie demandait également au Transporteur de compléter son analyse en y intégrant celle des indicateurs environnementaux qu'elle retenait, soit :

- maîtrise intégrée de la végétation (MIV) dans les emprises de lignes de transport, soit la superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et superficie totale des emprises à entretenir;
- gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM), soit les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM;

- gestion des déversements accidentels, soit le nombre de déversements accidentels dans l'environnement selon leur importance en litres (ceux de moins de 100 litres, ceux entre 100 et 4 000 litres et ceux de plus de 4 000 litres), ainsi que le taux de récupération des déversements.

[100] Dans cette décision, la Régie requérait également une mise à jour des tableaux présentant l'ensemble des indicateurs de performance et les données de base pour les ratios de coûts³⁰.

[101] Dans le présent dossier, le Transporteur donne suite aux demandes de la Régie. Il présente l'évolution des différents indicateurs retenus à ce jour ainsi que les données de base sur les indicateurs de coûts. Il fournit également une analyse des indicateurs retenus par la Régie à cette fin, intégrant les indicateurs environnementaux.

[102] Les résultats de son analyse des indicateurs font ressortir que l'indice de satisfaction de la clientèle s'est globalement maintenu à un haut niveau en 2012, tant pour ce qui est de la charge locale que pour le point à point.

[103] Pour ce qui est des indicateurs liés à la fiabilité de service, le Transporteur explique l'amélioration de l'indicateur de continuité de service IC-Transport, en 2012, par les meilleures conditions climatiques et une gestion optimisée des travaux programmés.

[104] Quant aux indicateurs de coûts, ceux exprimés en fonction de la capacité du réseau se situent, en général, au-dessous de la croissance de l'inflation. Toutefois, le ratio lié aux immobilisations nettes présente une hausse en 2012, reflétant les nouvelles mises en service et les capacités y associées.

[105] L'indicateur de coûts des nouveaux investissements, quant à lui, subit une baisse en 2012, tant pour les lignes que pour les postes.

[106] Au chapitre des indicateurs environnementaux, l'année 2012 enregistre une baisse de la superficie des emprises de lignes de transport à entretenir, qui passe de 17 520 ha en 2011 à 17 055 ha. Cette baisse s'explique par une correction apportée à la méthodologie initiale qui avait surestimé la superficie de certains circuits en 2011.

³⁰ Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, p. 20 à 22.

[107] Par ailleurs, la superficie traitée à l'aide de phytocides a diminué depuis 2009, passant de 5 256 ha à 478 ha en 2012. Cette diminution est attribuable à une priorisation d'autres modes d'intervention en vue d'assurer, à court terme, les dégagements électriques requis selon la norme de fiabilité FAC-003-1. La coupe mécanique permet un redressement rapide de cette situation sur une plus vaste superficie.

[108] En ce qui a trait à la gestion des MR et des HIM, le Transporteur a atteint les objectifs liés au recyclage des matières résiduelles. Par ailleurs, le pourcentage des HIM réemployées passe de 88,8 % en 2011 à 80,1 % en 2012. Le Transporteur explique cette baisse par une demande plus faible à l'interne ainsi que par la capacité limitée de stockage des huiles.

[109] Enfin, en matière de gestion des déversements accidentels dans l'environnement, le Transporteur souligne que la récupération du déversement de plus de 4 000 litres survenu en 2010 se poursuit. Pour 2012, l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins est attribuable à de multiples facteurs circonstanciels. Afin de contrer cette situation, le Transporteur entend maintenir les sessions de formation sur les déversements accidentels de contaminants.

[110] Le GRAME s'inquiète de l'augmentation significative du nombre de déversements de moins de 100 litres ainsi que de celui des déversements compris entre 100 et 4 000 litres en 2012. Afin de mieux caractériser ce déversement, il demande un supplément d'information portant sur le nombre de litres déversés et les coûts de récupération.

[111] Le Transporteur allègue que les indicateurs retenus dans la décision D-2012-059³¹ sont adéquats et que, de ce fait, les informations additionnelles demandées par le GRAME s'avèrent non fondées. Ces indicateurs suffisent et permettent au Transporteur d'apporter les précisions requises³².

[112] Le RNCREQ est d'avis que l'analyse relative aux indicateurs de coûts en fonction de la capacité du réseau de transport ne reflète pas adéquatement leur évolution. Alors que l'analyse repose sur les années 2008 à 2012, les données sont exprimées par rapport à l'année de référence 2001. L'intervenant considère que cette analyse devrait inclure également les mêmes données exprimées par rapport à l'année de base 2008 afin de

³¹ Dossier R-3777-2011.

³² Pièce C-HQT-0126, p. 25 et 26.

mieux cerner l'évolution des ratios, tant sur une longue période que sur une période plus récente. Par ailleurs, il croit que la présentation devrait inclure les cinq dernières années historiques et deux années de prévision.

[113] À ce sujet, le Transporteur rappelle que la proposition de modifier les bases d'établissement des deux indicateurs de coûts ne présente pas de lien avec l'établissement des tarifs pour 2013 et 2014. Il invite donc la Régie à ne pas en tenir compte. De plus, la présentation des résultats selon le même horizon temporel que les autres indicateurs, soit un historique de cinq ans, est suffisante pour voir et analyser les grandes tendances.

[114] SÉ/AQLPA soutient que l'indicateur IC-Transport devrait être amélioré en ajoutant les sous-catégories « végétations » et « erreur humaine » dans les tableaux de continuité de service. Le Transporteur devrait également fournir des données complètes selon les standards de l'industrie, soit un tableau pour la durée, un tableau pour la fréquence et le tableau sur l'indice de continuité de service IC-Transport.

[115] Le Transporteur s'objecte à ces propositions. Il soutient que SÉ/AQLPA cherche de nouveau à obtenir des renseignements visés par des indicateurs analysés mais non retenus par la Régie dans sa décision D-2012-059³³.

[116] Après examen de la preuve, la Régie est d'avis que l'analyse des indicateurs de performance présentée par le Transporteur fait ressortir les principaux facteurs ayant contribué à sa performance en 2012.

[117] Pour ce qui est des indicateurs de coûts mentionnés par le RNCREQ, la Régie est d'avis que le recours à l'année de base 2008 ne modifierait pas les conclusions quant à la performance du Transporteur à ce chapitre. De plus, la Régie rappelle que ce sujet a été expressément exclu de la présente audience³⁴.

[118] Quant aux représentations de SÉ/AQLPA sur l'indicateur IC-Transport, la Régie rappelle qu'elle avait rejeté une proposition similaire dans le dossier R-3777-2011. La ventilation actuelle de cet indicateur en quatre sous-catégories permet, selon la Régie, de réaliser un suivi adéquat qui, au besoin, peut faire l'objet de précisions de la part du Transporteur.

³³ Pièce C-HQT-0126, p. 22 et 23.

³⁴ Décision D-2013-145, p. 8.

[119] En ce qui a trait aux indicateurs environnementaux, la Régie constate que le Transporteur s'est conformé aux exigences de la décision D-2012-059³⁵. Les indicateurs retenus sont intégrés, pour la première fois, dans son analyse. La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur. Elle les juge adéquates et considère que le suivi réglementaire des indicateurs environnementaux ne requiert pas de complément d'information.

[120] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour, lors de son prochain dossier tarifaire, l'analyse produite au présent dossier.

[121] Elle demande également au Transporteur de mettre à jour, lors de son prochain dossier tarifaire, les tableaux récapitulatifs de l'évolution des indicateurs de performance et des données de base pour les ratios de coûts, tels qu'il les a présentés à l'annexe 1 de la pièce C-HQT-0022, pages 25 à 27.

2.2.2 OBJECTIFS CORPORATIFS

[122] Le Transporteur fait état des objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable lors du processus de planification annuelle du plan d'affaires. Il analyse les résultats atteints pour les années 2011 et 2012 et présente les objectifs corporatifs établis pour l'année de base 2013³⁶. Quant aux objectifs corporatifs relatifs à l'année témoin projetée 2014, le Transporteur précise qu'ils n'ont pas encore été approuvés par le conseil d'administration d'Hydro-Québec (le CA).

[123] La FCEI croit que le Transporteur ne respecte pas certains critères énoncés par la Régie dans ses décisions précédentes relatives aux objectifs corporatifs, notamment quant au caractère ambitieux des cibles et la surpondération de la catégorie « Actionnaire ». La FCEI cite l'exemple de l'objectif « Réalisation des mises en service de projets majeurs ». Elle est d'avis que l'idéal ne devrait pas être inférieur à ce que le Transporteur prévoit réaliser.

³⁵ Dossier R-3777-2011.

³⁶ Pièce C-HQT-0022, p. 20 à 24.

[124] À ce sujet, le Transporteur dit avoir choisi les 14 projets sur la base de leur importance évaluée en termes de complexité, taille en termes de coût et risque de retard. L'établissement de l'idéal, à hauteur de la réalisation de la mise en service de 10 projets sur les 14 mises en service planifiées, tient compte du fait que 85 % des projets sont sous-contractés par le Transporteur et que certains peuvent être retardés par les promoteurs. De plus, les mises en service, souvent planifiées en fin d'année, peuvent glisser de seulement quelques semaines et, par conséquent, être réalisées dans l'année subséquente malgré les efforts consentis. Enfin, le Transporteur ajoute que l'ensemble des objectifs est intégré dans les objectifs individuels des gestionnaires visés aux fins du régime d'intéressement et de la rémunération incitative, assurant ainsi une saine pression en vue de leur atteinte.

[125] SÉ/AQLPA considère que les objectifs corporatifs et le régime d'intéressement et de rémunération incitative devraient être revus. L'intervenant suggère l'ajout d'objectifs environnementaux et la revalorisation de la pondération, du seuil, de la cible et de l'idéal de l'indice de continuité de service. Il propose également le retrait de l'objectif lié au nombre de demandes d'autorisation d'investissement présentées à la Régie.

[126] Le Transporteur rappelle que les objectifs qu'il propose doivent être présentés au CA qui les approuve habituellement à la mi-décembre. Le choix des objectifs est fait, entre autres, en fonction des priorités du Transporteur, soit la réalisation d'investissements importants, la fiabilité du réseau, le respect des normes, la sécurité des employés et le contrôle des charges. Il ajoute que, malgré l'absence d'objectif à cet égard, la protection de l'environnement est au cœur de ses préoccupations, tel qu'en fait foi sa conformité aux exigences d'ISO-14001 et le respect des lois environnementales.

[127] Par ailleurs, le Transporteur allègue que certains objectifs sont hybrides, en ce sens qu'ils reflètent à la fois les intérêts de la clientèle et de l'actionnaire. Ils sont également inclusifs. Il cite, à cet effet, la mobilisation et l'engagement du personnel qui sont intrinsèques à l'atteinte des divers objectifs corporatifs.

[128] La Régie prend acte des objectifs corporatifs du Transporteur décrits au présent dossier. Elle rappelle que le choix des objectifs corporatifs appartient au Transporteur. Toutefois, il revient à la Régie d'autoriser les budgets qui y sont associés si elle les juge raisonnables.

[129] La Régie retient les explications du Transporteur et considère que l'examen de la pondération des différentes catégories doit tenir compte du caractère hybride et inclusif de certains objectifs corporatifs. Aussi, bien que la pondération de la catégorie « Actionnaire » passe de 40 % dans les objectifs corporatifs 2011 à 50 % dans ceux de 2012 et 2013, la Régie note que cet accroissement est essentiellement attribuable à une augmentation importante de la part de l'objectif « Contribution des charges d'exploitation ». La Régie juge que ce dernier objectif est aussi important pour la clientèle que pour l'actionnaire.

2.3 BALISAGE

[130] En 2011 et 2012, le Transporteur a participé aux balisages externes de *PA Consulting Group* (PA Consulting), du *Committee On Performance Excellence* (COPE) de l'ACÉ et du groupe *Transmission System Operation* (TSO).

[131] Le Transporteur présente les résultats des balisages de PA Consulting et de l'ACÉ pour la période 2007 à 2011, ainsi que ceux de TSO pour la période 2009 à 2011.

[132] Le Transporteur précise que les balisages de l'ACÉ ont été réalisés par le COPE jusqu'en 2011 et poursuivis en 2012 par un nouveau groupe de travail mis en place par l'ACÉ, le *Best Practice Working Group* (BPWG).

2.3.1 BALISAGE PA CONSULTING

[133] Depuis 2006, le Transporteur a participé à tous les volets du balisage de PA Consulting qui le concernent, soit ceux portant sur les lignes de transport, les postes de transport et les postes satellites. Les autres participants au balisage sont des entreprises canadiennes et américaines.

[134] Les résultats de ces balisages ont trait aux indicateurs de coûts relatifs aux lignes et aux postes ainsi qu'aux indicateurs de fiabilité.

[135] Pour ce qui est des lignes de transport, le Transporteur se compare à la moyenne de la performance des participants pour les indicateurs relatifs aux dépenses totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en investissements, exprimées en

fonction de la valeur de l'actif « Lignes ». Pour chacun de ces indicateurs, la performance du Transporteur est généralement meilleure que la moyenne des participants. Les résultats du balisage font ressortir l'impact de l'augmentation des dépenses du Transporteur en investissements en 2010 et 2011. Bien que les ratios observés au niveau de la moyenne des participants se soient nettement améliorés en 2011, le Transporteur demeure toujours parmi les entreprises présentant la meilleure performance.

[136] En ce qui a trait aux postes, la tendance observée des indicateurs de coûts exprimés en fonction de la valeur brute de l'actif « Postes » suggère une performance moyenne du Transporteur, comparativement à la moyenne des entreprises sondées.

[137] Le ratio des dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur demeure, quant à lui, systématiquement plus élevé que la moyenne des pourcentages obtenus par les participants. Le Transporteur explique cette situation par les particularités géographiques de son réseau, qui requièrent l'utilisation de nombreux paliers de conversion de tension et des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes.

[138] Les indicateurs relatifs aux dépenses par MVA sont généralement supérieurs à la moyenne des pourcentages des participants. Ceux liés aux dépenses totales et aux dépenses en investissements par MVA font ressortir, en 2010, une performance du Transporteur meilleure que la moyenne des participants. Toutefois, en 2011, la mise en service du projet de mise à niveau du réseau principal occasionne une hausse importante des dépenses par MVA, induisant une performance du Transporteur inférieure à la moyenne des participants.

[139] En ce qui a trait aux indicateurs de fiabilité mesurés par les interruptions de service en durée et en fréquence (SAIDI et SAIFI), ces indices de continuité du Transporteur relative aux lignes s'améliorent graduellement depuis 2007. Par contre, pour les postes, l'augmentation des valeurs 2011 de ces indices de continuité s'explique, selon le Transporteur, par des défaillances d'équipements.

2.3.2 BALISAGE ACÉ

[140] Le Transporteur présente la mise à jour, pour 2010 et 2011, des indicateurs de coûts et de fiabilité faisant l'objet du balisage ACÉ.

[141] Le Transporteur souligne que son indicateur des coûts d'exploitation par rapport à la valeur des immobilisations est en hausse à compter de 2010, pour atteindre la moyenne de coûts des participants. Pour l'indicateur relatif au coût total exprimé en fonction de la capacité à la pointe, les résultats plus élevés du Transporteur sont liés à la grande étendue de son réseau ainsi qu'à la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer des conditions nordiques extrêmes.

[142] Pour ce qui est des indicateurs de fiabilité, la performance du Transporteur est généralement meilleure que la moyenne des résultats des compagnies participantes. Toutefois, en 2009, les conditions climatiques particulières en Gaspésie expliquent la détérioration de l'indice de fiabilité pour la même année.

2.3.3 BALISAGE TRANSMISSION SYSTEM OPERATION (TSO)

[143] Le Transporteur participe, depuis plusieurs années, à un balisage du processus « Contrôler les mouvements d'énergie ».

[144] La participation des entreprises au groupe de balisage TSO est assujettie à la signature d'une entente de confidentialité portant sur la non-divulgence des données des autres entreprises.

[145] La comparaison de la performance s'effectue selon les deux indicateurs suivants :

- coût total (k Euros) / Facteur de complexité;
- coût total (Euro cents) / Énergie transitée (MWh).

[146] Le coût total correspond aux charges d'exploitation excluant les frais de télécommunications, d'amortissement et les coûts non-TSO.

[147] Le facteur de complexité, quant à lui, est déterminé par la taille du réseau d'un transporteur, soit le nombre d'équipements composant le réseau, avec une pondération plus grande accordée au nombre de groupes turbine-alternateurs ainsi qu'au nombre d'interconnexions avec les réseaux voisins.

[148] Le Transporteur constate une volatilité des résultats en 2011, comparativement aux années précédentes. La pression à la baisse sur les coûts de l'énergie en Amérique du Nord et l'effet encore perceptible de la récession aux États-Unis continuent d'avoir un impact sur la performance du Transporteur. Par contre, l'énergie transitée par le Transporteur a dépassé le sommet atteint en 2008, avant la récession. Le Transporteur soutient que, même dans ce contexte difficile, ses ratios se comparent avantageusement à ceux des autres transporteurs.

[149] La Régie est satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur. **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour cette analyse dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.**

3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

[150] Le Transporteur présente un sommaire des principes réglementaires et des conventions comptables pertinents à sa demande. En plus des conventions déjà reconnues par la Régie dans ses décisions antérieures, le Transporteur présente les ajouts et les modifications aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que les réponses aux demandes spécifiques de la Régie.

3.1 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

[151] Les principes réglementaires sur lesquels le Transporteur fonde sa demande ont trait à la présentation des données, l'année témoin et l'année tarifaire, la base de tarification, la structure du capital, l'identification et la séparation des activités non réglementées ainsi que le prix de cession.

3.2 CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

[152] Les principales méthodes utilisées par le Transporteur pour établir les valeurs des diverses composantes de son coût de service reposent sur les conventions, méthodes et règles suivantes :

- jusqu'au 31 décembre 2011, les principales conventions comptables appliquées en vertu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada aux fins des états financiers consolidés d'Hydro-Québec;
- à partir du 1^{er} janvier 2012, les principales conventions comptables appliquées en vertu des IFRS;
- les méthodes établies par la Régie dans ses décisions antérieures, ainsi que celles proposées pour 2013 et 2014;
- les règles établies par Hydro-Québec pour sa gestion financière et la comptabilité de gestion de ses unités administratives.

[153] Les méthodes établies par la Régie dans ses décisions antérieures sont présentées avec les références pertinentes, les dossiers d'origine et une description sommaire de certaines d'entre elles.

[154] Plus particulièrement, pour la description de la méthode reliée aux montants remboursés par le Transporteur aux promoteurs, les analyses accomplies dans le cadre de l'adoption du référentiel IFRS aux fins réglementaires ont permis au Transporteur de préciser la portée des normes comptables visant les contrats de location. Le Transporteur indique que cette précision accrue a entraîné des reclassements entre les rubriques « Actifs réglementaires » et « Immobilisations corporelles en exploitation »³⁷.

[155] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de présenter cette précision quant aux normes visant les contrats de location et de mettre à jour les pièces HQT-4, documents 1 et 2 du Transporteur.

3.2.1 NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE

[156] Le Transporteur fait état des nouvelles normes et des modifications qui y ont été apportées depuis le 1^{er} janvier 2013. Il précise que seule la norme IAS 19 révisée (IAS 19R) a des impacts sur la comptabilité réglementaire.

³⁷ Pièce C-HQT-0104, p. 5.

IAS 19R Avantages du personnel

[157] Le Transporteur indique que la norme comptable internationale IAS 19 a été révisée dans le but d'améliorer principalement la comptabilisation des régimes à prestations définies et d'accroître les obligations d'information. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2013, le rendement sur les actifs du régime est calculé au moyen du taux d'actualisation et non plus en fonction du taux de rendement attendu, comme cela était le cas avant la révision de cette norme IAS 19. L'impact de cette modification sur la quote-part du Transporteur, incluse au revenu requis, s'élève à 42,8 M\$ pour l'année de base 2013³⁸.

[158] Le tableau suivant présente les composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec, selon les normes internationales IAS 19 et IAS 19R.

TABLEAU 3
COMPOSANTES DU COÛT DE RETRAITE SELON LA NORME IAS 19

Composantes du coût de retraite	2012	2013	2013	2014
	IAS 19	IAS 19	IAS 19R	IAS 19R
<i>En millions de \$</i>				
Coût des services rendus	323,0	385,0	385,0	357,0
Frais d'administration			7,0	7,0
Intérêts sur l'obligation	839,0	830,0	830,0	879,0
Rendement attendu sur les actifs du régime	(1 006,0)	(1 072,0)		
Produits d'intérêts générés par les actifs			(719,0)	(836,0)
Coût de retraite d'Hydro-Québec	156,0	143,0	503,0	407,0
Quote-part du Transporteur	23,5		75,6	61,6
Hypothèses actuarielles				
Taux d'actualisation	5,01%		4,36%	4,79%
Taux de rendement prévu des actifs	6,75%	<i>n/d</i>		
Taux de croissance des salaires	2,61%		2,25%	2,25%

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0065, p. 14 et 16.

³⁸ Pièce C-HQT-0068, p. 10.

[159] Dans sa décision D-2013-037, la Régie reconnaissait l'augmentation prévue du coût de retraite 2013 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur), puisqu'elle découlait de l'application de la norme IAS 19R³⁹.

[160] La Régie autorise l'application de la norme IAS 19R dans la détermination du coût de retraite du Transporteur, à compter du 1^{er} janvier 2013.

3.2.2 MODIFICATIONS PROPOSÉES AU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF AUX COÛTS DE MISES EN SERVICE DE PROJETS NON AUTORISÉS

[161] Dans sa décision D-2012-059, la Régie autorisait le Transporteur à inscrire dans un compte de frais reportés (CFR) hors base les coûts des mises en service prises en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée pour des projets non autorisés par la Régie. La Régie demandait au Transporteur de proposer des pistes de solution, lors du prochain dossier tarifaire, répondant aux problématiques soulevées par les intervenants⁴⁰.

[162] En suivi de cette décision, le Transporteur propose que la comptabilisation au CFR soit effectuée sur la base des coûts réels associés aux mises en service, par opposition aux coûts projetés retranchés des revenus requis, toutes les autres modalités liées demeurant inchangées.

[163] L'ACEFO appuie la proposition du Transporteur.

[164] La Régie croit que la proposition du Transporteur est raisonnable et qu'elle répond de manière satisfaisante à sa demande formulée dans la décision D-2012-059. **La Régie autorise l'inscription au CFR hors base des coûts réels afférents aux mises en service de projets non autorisés prises en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée.**

³⁹ Dossier R-3814-2012, p. 41.

⁴⁰ Dossier R-3777-2011, p. 32, par. 106 et 107.

3.2.3 MODIFICATIONS PROPOSÉES AU TRAITEMENT DE LA CHARGE DE DÉSACTUALISATION

[165] Dans sa décision D-2012-059, la Régie demandait que la charge de désactualisation soit comptabilisée en coût d'emprunt à compter du 1^{er} janvier 2013, afin d'uniformiser la pratique réglementaire du Transporteur avec celle du Distributeur.

[166] Or, dans sa décision D-2013-037 relative au dossier tarifaire 2013 du Distributeur, considérant l'importance relative de la charge de désactualisation de 2013 et celles des années suivantes, la Régie a permis la présentation de la charge de désactualisation dans la rubrique « Rendement sur la base de tarification », sur une ligne distincte⁴¹.

[167] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur soumet la même proposition. Il rappelle que la charge de désactualisation ne représente pas des intérêts versés sur des capitaux empruntés. De plus, la prise en compte de la charge de désactualisation dans les frais financiers au numérateur du calcul du coût moyen de la dette ne permet pas de récupérer cette charge.

[168] Le Transporteur souligne que la charge de désactualisation s'élève à 0,3 M\$ en 2012, 1,2 M\$ en 2013 et 1,5 M\$ en 2014.

[169] À des fins de cohérence avec la décision D-2013-037, **la Régie autorise la présentation de la charge de désactualisation sur une ligne distincte, dans la rubrique « Rendement sur la base de tarification ».**

3.2.4 TRAITEMENT DES PÉNALITÉS LIÉES AUX ÉCARTS DE RÉCEPTION ET DES PÉNALITÉS LIÉES À L'EXPLOITATION

Traitement des pénalités liées aux écarts de réception

[170] Le Transporteur offre à sa clientèle des services de transport de point à point, ainsi que les services complémentaires de compensation d'écarts de réception et de livraison prévus aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions. Ces services complémentaires prévoient

⁴¹ Dossier R-3814-2012, décision D-2013-037, p. 93 et 94.

que des pénalités s'ajoutent à leurs prix de fourniture pour des écarts de plus de 10 % de la quantité programmée par le client.

[171] Dans sa décision D-2009-015, la Régie indiquait que les revenus résultant des pénalités liées à ces services complémentaires devaient être conservés par le Transporteur pour remise ultérieure aux clients par le biais d'un compte d'écart⁴².

[172] Dans sa décision D-2012-010, la Régie acceptait la proposition du Transporteur d'appliquer le solde du compte d'écart en réduction de ses revenus requis⁴³.

[173] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur propose de comptabiliser ces pénalités dans un compte d'écart jusqu'à ce que son solde et le solde du compte d'écart pour les pénalités liées à l'exploitation prévues à l'article 3 des Tarifs et conditions, décrit ci-après, atteignent globalement une valeur minimale de 100 k\$, incluant les intérêts, aux fins d'une disposition aux revenus requis du Transporteur dans une année témoin donnée. Les sommes comptabilisées à ces deux comptes d'écart porteraient intérêt, à la fin avril d'une année de base donnée, au taux de rendement applicable.

[174] Le Transporteur précise qu'au 30 avril 2013, le solde de ce compte d'écart était de 7,5 k\$, somme associée uniquement au service d'écart de réception, le service d'écart de livraison n'ayant donné lieu à aucune facturation.

[175] La Régie juge raisonnables et approuve les modalités proposées par le Transporteur pour le compte d'écart du service de compensation d'écart de réception.

Traitement des pénalités liées à l'exploitation

[176] Dans sa décision D-2012-010, la Régie demandait au Transporteur de lui soumettre une proposition relative au traitement des pénalités liées à l'exploitation. Ces dernières s'appliquent en cas d'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée.

⁴² Dossier R-3669-2008 Phase 1, p. 111 et 112.

⁴³ Dossier R-3669-2008 Phase 2, p. 84.

[177] Les pénalités liées à l'exploitation sont prévues aux articles 3, 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions.

[178] Les articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions se rapportent respectivement aux services de transport de point à point ferme et non ferme, dont les tarifs font l'objet des annexes 9 et 10 des Tarifs et conditions. Ces articles prévoient l'application d'une pénalité liée à l'exploitation équivalant à 50 % du tarif de transport.

[179] L'article 3 des Tarifs et conditions prévoit, quant à lui, une pénalité de 50 % applicable sur les tarifs des services complémentaires décrits aux annexes 1, 2, 3, 6 et 7 des Tarifs et conditions.

[180] Le Transporteur indique que les pénalités liées à l'exploitation, prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions, qui sont appliquées depuis plusieurs années, sont déjà comptabilisées dans le compte d'écart des services de transport de point à point. Le Transporteur allègue que les modalités de ce compte font en sorte que l'objectif d'un remboursement éventuel à la clientèle est atteint. Il ne considère pas comme utile de proposer un mécanisme comptable supplémentaire à cet égard. Le Transporteur estime à 0,7 M\$ le montant de ces pénalités, inclus dans le solde global de 9,9 M\$ du compte d'écart des services de transport de point à point des années 2011 et 2012⁴⁴.

[181] Pour ce qui est des pénalités liées à l'exploitation prévues à l'article 3 des Tarifs et conditions, le Transporteur propose de les comptabiliser dans un compte d'écart portant intérêts au taux de rendement autorisé applicable. Les modalités de disposition proposées par le Transporteur pour ce compte sont indiquées au paragraphe 173 de la présente décision. Le solde de ce compte d'écart, couvrant la période de juin 2012 à mars 2013, s'élève à 4,5 k\$ au 30 avril 2013.

[182] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur quant au mode de disposition actuellement en vigueur pour les pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions. **Ces pénalités étant appliquées au tarif des services de transport de point à point, la Régie considère qu'il est justifié de les inclure au compte d'écart prévu pour ces services.**

⁴⁴ Pièce C-HQT-0065, p. 51.

[183] **Par ailleurs, la Régie approuve les modalités proposées par le Transporteur pour le nouveau compte d'écart relatif aux pénalités liées à l'exploitation, prévues à l'article 3 des Tarifs et conditions.**

[184] **La Régie approuve également la disposition conjointe proposée par le Transporteur pour le compte d'écart des pénalités liées aux écarts de réception et le compte d'écart des pénalités liées à l'exploitation prévues à l'article 3 des Tarifs et conditions.** La Régie considère que cette disposition conjointe est justifiée, considérant le niveau des sommes impliquées.

4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

4.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES

[185] Le Transporteur demande à la Régie de déterminer des dépenses totales de 1 823,7 M\$ pour l'année de base 2013, soit une hausse de 14,3 M\$ ou 1 % par rapport aux dépenses de l'année autorisée 2012. Comparativement aux dépenses des années historiques 2012 et 2011, la progression se chiffre respectivement à 117,6 M\$ ou 7 % et à 87,6 M\$ ou 5 %. Cette augmentation, principalement attribuable à la hausse du coût de retraite, est atténuée par une baisse ponctuelle en 2013 de la charge d'amortissement.

[186] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur demande à la Régie de déterminer des dépenses totales de 1 896,9 M\$, soit un accroissement de 73,2 M\$ ou 4 % par rapport aux dépenses prévues pour l'année de base 2013. Cette augmentation est principalement attribuable à la variation de la charge d'amortissement. En considérant l'année historique 2012, la hausse est de 190,8 M\$ ou 11 %.

TABLEAU 4

ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2011-2014

<i>En millions de dollars</i>	2012	2011	2012	2013	2014	Variation		Variation		Variation	
	autorisé	année	année	année	année	2014 témoin vs		2013 de base vs		2013 de base vs	
	D-2012-066	historique	historique	de base	témoin	2013 de base		2012 historique		2011 historique	
	<i>reclassé¹</i>										
Charges nettes d'exploitation											
Charges brutes directes	534,9	534,4	492,3	564,8	570,6	5,8		72,5		30,4	
Charges de services partagés	325,5	316,4	310,7	334,3	336,0	1,7		23,6		17,9	
Coûts capitalisés	(149,1)	(155,9)	(138,4)	(162,5)	(161,8)	0,7		(24,1)		(6,6)	
Facturation interne émise	(31,5)	(33,4)	(31,4)	(31,4)	(31,5)	(0,1)		-		2,0	
	679,8	661,5	633,2	705,2	713,3	8,1	1%	72,0	11%	43,7	7%
Autres charges											
Achats services de transport	19,2	17,9	17,4	17,9	18,7	0,8		0,5		-	
Achats d'électricité	15,1	13,3	12,9	12,8	13,3	0,5		(0,1)		(0,5)	
Amortissement	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0	1 075,8	65,8		15,2		47,8	
Taxes	89,8	86,7	87,9	89,7	92,7	3,0		1,8		3,0	
Facturation interne	(43,4)	(43,1)	(41,3)	(39,4)	(42,8)	(3,4)		1,9		3,7	
	1 120,7	1 037,0	1 071,7	1 091,0	1 157,7	66,7	6%	19,3	2%	54,0	5%
Frais corporatifs	32,7	27,8	28,2	33,3	31,7	(1,6)	-5%	5,1	18%	5,5	20%
Écart / coût de retraite	(17,3)	16,8	(18,3)	0,3		(0,3)		18,6		(16,5)	
Autres revenus	(6,5)	(7,0)	(8,7)	(6,1)	(5,8)	0,3		2,6		0,9	
Total	1 809,4	1 736,1	1 706,1	1 823,7	1 896,9	73,2	4%	117,6	7%	87,6	5%

Note 1 : reclassé à la suite du transfert des activités transactionnelles à incidence financière, des Ressources humaines au groupe Finances.

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0132.

[187] Compte tenu de la mise à jour du coût du capital effectuée en fin d'année 2013⁴⁵, le Transporteur ajuste ses prévisions de dépenses nécessaires à la prestation du service de transport à 1 823,6 M\$ pour l'année de base 2013 et à 1 897,0 M\$ pour l'année témoin projetée 2014⁴⁶.

4.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[188] Les CNE représentent près de 40 % des dépenses nécessaires à la prestation du service.

[189] Pour l'année de base 2013, le Transporteur prévoit un montant de 705,2 M\$. Comparativement aux CNE autorisées pour l'année 2012, le montant demandé est en

⁴⁵ Pièce C-HQT-0133.

⁴⁶ Pièce C-HQT-0132.

hausse de 25,4 M\$, soit 4 %. Par rapport aux années historiques 2012 et 2011, la hausse est respectivement de 72,0 M\$ ou 11 % et de 43,7 M\$ ou 7 %.

[190] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit un montant de 713,3 M\$, soit une hausse de 8,1 M\$ ou 1 %, par rapport au montant prévu pour l'année de base 2013. Comparativement aux CNE de l'année historique 2012, l'augmentation est de 80,1 M\$ sur deux ans, soit 13 %.

[191] Le Transporteur ajuste les prévisions des CNE à 705,4 M\$ pour l'année de base 2013 et à 713,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014 en tenant compte de la mise à jour du coût du capital effectuée en fin d'année 2013.

[192] Le Transporteur considère l'année historique 2012 comme étant atypique. Il identifie plusieurs éléments qu'il qualifie d'exceptionnels expliquant la réduction des CNE⁴⁷.

[193] Le Transporteur mentionne qu'il a adopté, en 2012, une conduite restrictive en matière budgétaire jusqu'à la décision D-2012-059 rendue le 24 mai 2012 dans le dossier R-3777-2011. Dans le cadre de ce dernier dossier, la proposition par le Transporteur de nouveaux critères de catégorisation d'activités à titre de budget spécifique l'a conduit à une prudence accrue au niveau de l'engagement des sommes concernées par un tel budget, en attente d'une décision de la Régie à ce sujet.

[194] Le Transporteur explique que les interventions de nature maintenance s'effectuent, en général, davantage dans la première partie de l'année alors que les mises en route et les mises en service des projets sont réalisées dans la deuxième partie. Une décision tardive a pour effet de réduire le nombre d'interventions aux charges en début d'année et d'accroître celles en investissement.

[195] Toutefois, pour l'année de base 2013, même si la décision pour l'année tarifaire n'a pas été rendue, le Transporteur précise qu'il n'a pas adopté une conduite restrictive puisque les activités de maintenance devaient être réalisées.

⁴⁷ Pièce C-HQT-0065, p. 22 et 23.

[196] Le Transporteur indique que les gains d'efficacité et autres réductions de coûts réalisés au cours des années antérieures sont intégrés aux tarifs de 2013 et de 2014. Le Transporteur compte sur des réductions de coûts additionnels en lien avec ses stratégies de maintenance, notamment, pour combler la non-récurrence des réductions, le cas échéant.

[197] Selon le Transporteur, dans un contexte de réseau vieillissant et fortement sollicité, le maintien d'un tel rythme annuel de gains et autres réductions de coûts, sans compromettre la fiabilité du réseau et la qualité du service, n'est pas sans représenter un défi. L'implantation et le maintien d'encadrements pour la conformité aux nouvelles normes et activités s'inscrivent également dans ce contexte⁴⁸.

[198] Pour ce qui est de la sollicitation du réseau, le Transporteur présente l'accroissement du budget de base des CNE liées à la croissance du réseau, déterminé aux fins de la formule paramétrique et chiffré à 8,3 M\$ pour 2013, puis à un montant cumulé de 27,4 M\$ pour 2014.

[199] En ce qui a trait à la maintenance et à l'exploitation des nouveaux actifs mis en service, le Transporteur fait état des coûts nécessaires aux postes de départ reliés aux centrales de La Romaine, au programme de conversion de l'île de Montréal ainsi qu'à l'addition d'équipements sur le réseau, notamment en raison de sa forte sollicitation.

[200] Le Transporteur explique qu'en période de construction de nouvelles installations, il s'écoule une période d'environ quatre ans pour le transfert graduel de la charge. Au cours de cette période, il doit maintenir et entretenir ses équipements en double, occasionnant une croissance du volume de travail. Le Transporteur cite, à cet égard, l'exemple du programme de conversion de l'île de Montréal.

[201] Pour ce qui est de l'entretien et de la maintenance générés par de nouvelles normes ou nouvelles activités qui s'ajoutent en 2013 et 2014, le Transporteur mentionne, notamment, les activités liées à la protection des infrastructures critiques et aux systèmes de protection incendie des transformateurs. En matière d'environnement, le Transporteur fait état de nouvelles normes au niveau de l'hexafluorure de soufre (SF6) et de l'amiante.

⁴⁸ Pièce A-0041, p. 21 à 25, 97 à 127.

[202] De plus, en lien avec la réglementation en vigueur, le Transporteur allègue la nécessité de nouvelles activités au niveau des milieux humides et du bruit provenant des équipements de transformation dans les postes.

[203] Par ailleurs, le Transporteur mentionne deux autres ajustements organisationnels intégrés dans les projections pour 2013 et 2014, en sus de ceux réalisés en 2011 et 2012 :

- le 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 mis de l'avant en cours d'année 2014. La majorité des activités seront centralisées au groupe Finances.

[204] Selon le Transporteur, ces transferts n'ont aucun impact sur les CNE puisque la diminution de la masse salariale et des autres coûts y afférents est compensée par une augmentation équivalente des charges de services partagés. Le Transporteur est d'avis que l'efficacité de ces ajustements devrait se concrétiser dans les années à venir⁴⁹.

[205] L'AQCIE/CIFQ considère que plusieurs éléments invoqués par le Transporteur pour qualifier d'atypique l'année 2012 sont susceptibles de se reproduire en 2013 et 2014. Le Demandeur est d'avis que le frein exercé sur les dépenses par le Transporteur en 2012 devrait s'appliquer pour l'année 2013, d'autant que la décision finale sur les tarifs n'a pas encore été rendue. De plus, des problèmes de sécurité à l'égard des transformateurs 735 kV sont susceptibles d'être rencontrés à nouveau.

[206] Plusieurs participants sont d'avis que certaines des rubriques incluses aux CNE devraient être ajustées à la baisse, tant pour 2013 que pour 2014. Les réductions de CNE qu'ils recommandent, excluant le coût de retraite, se situent entre 6,0 M\$ et 80,4 M\$, soit de 1 % à 13 % pour l'année de base 2013 et entre 12 M\$ et 70,2 M\$, soit encore de 2 % à 11 % pour l'année témoin projetée 2014.

[207] La FCEI est préoccupée par l'absence de justification concernant, d'une part, les nouveaux postes de coûts et, d'autre part, les augmentations proposées, supérieures à l'inflation. L'intervenante souligne que le Transporteur devrait fournir, pour ces cas, la méthode utilisée afin de déterminer l'ampleur de ces coûts. Elle cite le cas de la

⁴⁹ Pièce C-HQT-0065, p. 12.

réhabilitation des systèmes de protection incendie où davantage d'information aurait été utile sur le nombre d'équipements à réhabiliter, le coût par système ou une base comparable comme le coût historique pour un même exercice. De son point de vue, le dépôt d'une telle information dans la preuve en chef permettrait d'alléger le processus réglementaire et d'éclairer la Régie quant au caractère raisonnable des montants à autoriser⁵⁰.

[208] Selon le Transporteur, les recommandations des participants sont basées sur les résultats des années passées et ne tiennent compte ni des besoins exprimés par le Transporteur ni des impacts potentiels sur la fiabilité du réseau et la qualité du service de transport.

[209] Le Transporteur considère avoir fait preuve de prudence dans l'évaluation de ses besoins, notamment en recalibrant les CNE en fonction des données réelles de l'année 2012. Il allègue que si la Régie retenait les recommandations des participants, certains besoins ne seraient pas satisfaits et certaines activités pourraient ne pas être réalisées.

[210] En ce qui a trait à la préoccupation de la FCEI exprimée ci-haut, le Transporteur affirme avoir rencontré son fardeau de preuve de façon probante. Il souligne que les informations fournies sont référencées, qu'un suivi des décisions de la Régie est fait et que le tout est concilié avec les exigences du *Guide de dépôt du Transporteur*⁵¹. Toutefois, il manifeste une ouverture quant au niveau de détail que la Régie pourrait vouloir obtenir⁵².

4.2.1 CHARGES BRUTES DIRECTES

[211] Les charges brutes directes sont constituées de la masse salariale et des autres charges directes, incluant l'utilisation de stocks, de ressources externes et autres.

⁵⁰ Pièce A-0047, p. 160 à 162.

⁵¹ <http://www.regie-energie.qc.ca>.

⁵² Pièce A-0055, p. 17.

TABLEAU 5
ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2011-2014

En millions de dollars ou en %

	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base		Variation 2013 de base vs 2012 historique		Variation 2013 de base vs 2011 historique		Variation 2014 témoin vs 2011 historique	
<i>reclassé</i>													
Masse salariale													
Salaire de base	251,1	249,4	241,7	249,8	254,4	4,6	2%	8,1	3%	0,4	0%	5,0	2%
Temps supplémentaire	39,2	37,2	34,1	35,5	34,1	(1,4)	-4%	1,4	4%	(1,7)	-5%	(3,1)	-8%
Primes et revenus divers	25,9	27,7	27,2	25,6	26,1	0,5	2%	(1,6)	-6%	(2,1)	-8%	(1,6)	-6%
Avantages sociaux sauf coût de retraite	49,3	51,6	46,2	48,9	49,2	0,3	1%	2,7	6%	(2,7)	-5%	(2,4)	-5%
	365,5	365,9	349,2	359,8	363,8	4,0	1%	10,6	3%	(6,1)	-2%	(2,1)	-1%
Coût de retraite	23,1	18,8	23,5	75,6	61,6	(14,0)	-19%	52,1	222%	56,8	302%	42,8	228%
Transfert au groupe Finances	(3,4)												
	385,2	384,7	372,7	435,4	425,4	(10,0)	-2%	62,7	17%	50,7	13%	40,7	11%
Autres charges directes													
Dépenses de personnel et indemnités	12,9	11,6	11,1	11,4	11,7	0,3	3%	0,3	3%	(0,2)	-2%	0,1	1%
Services externes	51,4	45,6	45,0	51,3	57,1	5,8	11%	6,3	14%	5,7	13%	11,5	25%
Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres	85,4	92,5	63,5	66,7	76,4	9,7	15%	3,2	5%	(25,8)	-28%	(16,1)	-17%
	149,7	149,7	119,6	129,4	145,2	15,8	12%	9,8	8%	(20,3)	-14%	(4,5)	-3%
Charges brutes directes	534,9	534,4	492,3	564,8	570,6	5,8	1%	72,5	15%	30,4	6%	36,2	7%

Tableau établi à partir des pièces C-HQT-0026, C-HQT-0028 et de la décision D-2012-059, p. 59.

[212] Pour l'année de base 2013, les charges brutes directes s'élèvent à 564,8 M\$, représentant une hausse de 72,5 M\$, soit 15 %, par rapport à l'année historique 2012 et de 30,4 M\$, soit 6 %, par rapport à l'année 2011. Comparativement au montant autorisé pour 2012, l'écart se chiffre à 26,5 M\$ ou 5 %.

[213] Pour l'année témoin projetée 2014, les charges brutes directes totalisent 570,6 M\$, soit une hausse de 5,8 M\$ ou 1 %, comparativement au montant de l'année de base 2013.

Masse salariale

[214] La masse salariale du Transporteur est constituée du salaire de base, du temps supplémentaire, des primes et revenus divers et des avantages sociaux. Elle représente environ 75 % des charges brutes directes du Transporteur.

[215] Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que les coûts de la masse salariale, excluant le coût de retraite, diminueront de 0,6 %, soit un rythme annuel moyen de - 0,2 %. Cette baisse s'explique principalement par la réduction des effectifs de 118 équivalents temps complet (ÉTC).

[216] Le Transporteur indique également n'avoir considéré aucun ajustement économique des salaires pour 2014, puisqu'il ne pouvait présumer du résultat des négociations des nouvelles conventions collectives en date du dépôt du dossier tarifaire. Le Transporteur confirme qu'advenant le cas où les résultats des négociations auraient pour conséquence un ajustement des salaires pour 2014, la hausse éventuelle sera contenue à l'intérieur des charges d'exploitation autorisées pour l'année témoin projetée.

[217] Pour l'année de base 2013, le Transporteur justifie la croissance de la masse salariale, par rapport à l'année 2011, par les augmentations accordées selon les conditions de travail (9,8 M\$), les progressions salariales (5,4 M\$) et une diminution nette des effectifs de 143 ÉTC (- 14,8 M\$). Le Transporteur ajoute que la fermeture des ateliers de remise à neuf en 2011 a permis la réorientation des effectifs dans les activités de base liées à l'exploitation du réseau.

[218] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur justifie la croissance des salaires de base par les progressions salariales (2,8 M\$) et une augmentation nette des effectifs de 25 ÉTC (1,8 M\$) par rapport à l'année de base 2013.

[219] Entre 2011 et 2014, les salaires de base présentent une croissance annuelle moyenne de 1,7 M\$, soit 0,7 %. Comparativement à l'année historique 2012, la croissance annuelle moyenne est de 6,4 M\$, soit 2,6 %.

[220] Au chapitre du temps supplémentaire, le Transporteur explique la diminution du montant projeté en 2014 par la baisse des heures de prestation de travail aux investissements et par l'ajout d'effectifs.

[221] Relativement au nombre d'effectifs, le Transporteur prévoit, par rapport à l'année historique 2011, une réduction de 2 % en 2013 et de 1 % en 2014. Toutefois, comparativement à l'année historique 2012, il s'agit d'une croissance de 1 % annuellement.

[222] Le tableau suivant présente l'évolution du nombre d'ÉTC en 2013 et 2014, en fonction des besoins exprimés par le Transporteur.

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DU NIVEAU DES EFFECTIFS EN FONCTION DES BESOINS 2013 ET 2014

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2012	2011	2012	2013	2014
	<i>témoin</i>	<i>historique</i>	<i>historique</i>	<i>de base</i>	<i>témoin</i>
Niveau d'effectifs total	3 370	3 356	3 175	3 213	3 238
Réduction d'effectifs (opportunités liées aux départs à la retraite)			(181)		(20)
Ajout d'effectifs aux investissements				38	
Ajout d'effectifs - nouvelles normes et nouvelles activités					10
Ajout d'effectifs - nouveaux actifs mis en service					35

Tableau établi à partir des pièces A-0041, p. 177; C-HQT-0028, p. 17; C-HQT-0089, p. 3; C-HQT-0115 et de la décision D-2012-059, p. 47.

[223] Le Transporteur croit juste et raisonnable sa projection des salaires de base et du temps supplémentaire, pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée 2014. Il explique que les prévisions d'embauche d'effectifs peuvent ne pas se matérialiser durant une année et que le recours au temps supplémentaire lui permet une flexibilité dans la gestion de sa force de travail.

[224] En réponse à un engagement, le Transporteur présente des données qui tiennent compte des ajustements organisationnels⁵³. Il précise que la reconstitution des données historiques devra être effectuée à partir de la décision qui sera rendue dans le présent dossier⁵⁴.

[225] L'AQCIE/CIFQ fait valoir que les exigences budgétaires du gouvernement n'ont été connues qu'en novembre 2012. Le Demandeur est d'avis que si l'année 2012 a été atypique en raison de ce contexte, les années 2013 et 2014 devraient l'être davantage, notamment pour ce qui est de l'attrition naturelle.

[226] L'ACEFO souligne que les salaires de base et le temps supplémentaire réels sont inférieurs aux montants projetés dans les dossiers tarifaires pour la période 2008-2012.

[227] L'ACEFO est d'avis que le motif lié à la flexibilité dans la gestion de la force de travail invoqué pour justifier le recours au temps supplémentaire, n'est valide que si les prévisions liées aux salaires de base intègrent un pourcentage de non-matérialisation des prévisions d'embauche, ce qui, selon l'intervenante, n'est pas le cas. De plus, l'ACEFO considère que les gains résiduels tributaires d'un raffinement des façons de faire associées

⁵³ Pièce C-HQT-0116.

⁵⁴ Pièce A-0055, p. 27.

à la nouvelle organisation et l'augmentation des ÉTC en 2014 devraient faire diminuer le recours au temps supplémentaire.

[228] Conséquemment, l'ACEFO recommande de retrancher 2 M\$ au montant prévu pour le temps supplémentaire et les salaires de base de l'année témoin projetée 2014⁵⁵.

[229] La FCEI constate une surestimation des prévisions liées aux salaires de base et au temps supplémentaire pour la période 2009-2012. Selon l'intervenante, en considérant l'écart entre l'année de base et l'année historique, la surestimation annuelle moyenne, pour la période, se situe autour de 1,08 %. En considérant l'écart entre les données redressées⁵⁶ de l'année autorisée et les données de l'année historique, la surestimation moyenne annuelle est de 2,03 %. Selon la FCEI, cette surestimation augmente avec le nombre de départs à la retraite au cours de la période.

[230] Considérant que le nombre de départs à la retraite prévus pour 2013 et 2014 est comparable à celui de la période 2009-2012 et que le Transporteur n'inclut pas de provision pour un taux de postes devenant vacants, la FCEI conclut que la tendance à la surestimation se poursuivra en 2013 et 2014.

[231] La FCEI recommande d'appliquer, pour 2013 et 2014 respectivement, les taux moyens de surestimation de 1,08 % et de 2,03 % et de réduire les prévisions liées au salaire de base et au temps supplémentaire de 3,0 M\$ et de 5,8 M\$ respectivement⁵⁷.

[232] L'UC chiffre à 8,0 M\$ par année la surestimation moyenne des prévisions liées aux salaires de base, en tenant compte des données redressées pour l'année autorisée.

[233] Par ailleurs, l'intervenante souligne que les données présentées dans les dossiers tarifaires devraient être soumises dans une forme qui permette à la Régie et aux intervenants d'en suivre l'évolution à travers les années.

[234] En ce qui a trait au temps supplémentaire, l'UC détermine que le ratio Temps supplémentaire/salaires de base du Transporteur varie entre 14,1 % et 17,4 % au cours de

⁵⁵ Pièce C-ACEFO-0011, p. 31.

⁵⁶ Pièce C-HQT-0116.

⁵⁷ Pièce C-FCEI-0018.

la période 2008-2012, comparativement au ratio moyen de 9 % établi pour l'industrie électrique. Selon l'intervenante, le surcoût annuel serait de 7,25 M\$.

[235] L'intervenante donne l'exemple de BC Hydro qui présentait un ratio de temps supplémentaire de 11,0 % en 2010 et qui a procédé à l'implantation de mesures favorisant une gestion efficiente du temps supplémentaire en visant un ratio de 8,0 % en 2014. L'UC considère que le Transporteur devrait s'inspirer de cet exemple et cibler un ratio Temps supplémentaire/salaires de base de 8,0 % à l'horizon 2015. Elle recommande, pour ce ratio, une cible d'efficacité de 12,0 % pour 2013 et de 10,0 % pour 2014.

[236] Conséquemment, l'UC demande à la Régie de réduire les prévisions reliées aux salaires de base de 10 M\$, tant pour l'année de base 2013 que pour l'année témoin projetée 2014. Elle demande également de réduire les prévisions associées au temps supplémentaire de 7 M\$ pour l'année de base 2013 et de 9,9 M\$ pour l'année témoin projetée 2014⁵⁸.

[237] De plus, selon l'UC, les CNE et les ÉTC budgétés pour les années tarifaires 2013 et 2014 semblent indiquer que le Transporteur ne s'est pas conformé aux orientations énoncées par le gouvernement du Québec. Afin de déterminer les tarifs avec exactitude, l'intervenante juge essentiel que le Transporteur dévoile ses cibles de réduction d'effectifs ainsi que toute information pertinente ou nécessaire à l'appréciation de l'atteinte de ces orientations⁵⁹.

[238] En présumant que le taux de réduction des effectifs du Transporteur représente 50 % de celui d'Hydro-Québec dans son ensemble, l'UC estime que le Transporteur devrait réduire ses effectifs de 146 ÉTC entre le début de l'année 2012 et la fin de l'année 2013 et non de 40 ÉTC tel qu'il est présenté dans sa preuve.

[239] En conséquence, l'UC recommande de réduire les montants de la masse salariale du Transporteur de 14,2 M\$ pour les années tarifaires 2013 et 2014, ou d'imposer une fermeture réglementaire pour ces années.

⁵⁸ Pièce C-UC-0016, p. 10.

⁵⁹ Pièce C-UC-0016, p. 13.

[240] L'UC recommande également de réduire les prévisions des primes de rendement d'un montant de 26,1 M\$ en 2014, afin de considérer l'entente de principe conclue en novembre dernier⁶⁰, en lien avec l'élimination du régime d'intéressement.

[241] Le Transporteur plaide que la recommandation de l'UC de diminuer le ratio Temps supplémentaire/salaires de base s'avère sans fondement. De son point de vue, l'intervenante n'a démontré ni la comparabilité avec BC Hydro, au-delà d'énoncés très généraux, ni la pertinence de l'information fournie en fonction des activités du Transporteur au présent dossier⁶¹.

[242] Selon le Transporteur, l'hypothèse de l'UC en termes de réduction d'effectifs est arbitraire et ne tient pas compte de la croissance de ses besoins opérationnels.

[243] Le tableau suivant compare les données associées aux salaires de base et au temps supplémentaire, pour la période 2008-2012.

TABLEAU 7
PROGRESSION DES SALAIRES DE BASE ET DU TEMPS SUPPLÉMENTAIRE
2008-2014

<i>En millions de dollars</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Salaires de base et temps supplémentaire							
Année témoin (de base pour 2013)	272,1	282,2	288,0	297,5	295,3	285,3	288,5
Décision D-2012-059					(5,0)		
Effets des redressements	-	(9,9)	(5,0)	-	(2,4)		
Année autorisée redressée	272,1	272,3	283,0	297,5	287,9		
Année de base	270,1	278,8	286,5	289,6			
Année historique	268,5	278,8	280,2	286,6	275,8		
Écarts année autorisée redressée vs année historique	3,6	(6,5)	2,8	10,9	12,1		
	1,3%	-2,4%	1,0%	3,7%	4,2%		
Nombre d'ÉTC prévus (<i>non redressés</i>)	3 520	3 547	3 500	3 475	3 370	3 213	3 238
Nombre d'ÉTC réels (<i>non redressés</i>)	3 389	3 384	3 420	3 356	3 175		

Tableau établi à partir des pièces C-HQT-0028 et C-HQT-0116 et de la décision D-2012-059, p. 47.

⁶⁰ Pièce A-0044.

⁶¹ Pièce C-HQT-0126, p. 36.

[244] Pour l'année 2012, la Régie constate un écart prévisionnel favorable au Transporteur de 12,1 M\$ et de 195 ÉTC. Ce dernier fait état de 199 départs à la retraite, sur 506 employés admissibles, pour l'année 2012. Considérés de façon isolée, les départs à la retraite se traduisent par une réduction de 181 ÉTC en 2012⁶². Au sujet de ce constat d'écart favorable réalisé en 2012, le Transporteur explique avoir accéléré la transformation de ses façons de faire, en réponse à la pression importante en vue de réduire ses charges d'exploitation et d'accroître son bénéfice.

[245] Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur prévoit une réduction nette de 20 ÉTC en lien avec les départs à la retraite, qu'il associe au projet de refonte des gestes administratifs. De plus, le Transporteur indique que le nombre prévu d'employés admissibles à la retraite s'élève à 429 en 2013 et à 474 en 2014, alors que les départs à la retraite prévus s'élèvent respectivement à 185 et 160.

Opinion de la Régie

[246] Il appert de la preuve au dossier que, pour l'année 2012, le Transporteur prévoyait un renouvellement significatif de la main-d'œuvre, qui ne s'est pas concrétisé en raison, notamment, du contexte de contrôle rigoureux des dépenses.

[247] À l'instar des participants, la Régie observe une tendance à la surévaluation des projections qui s'amplifie au cours de la période 2008-2012. En considérant les données redressées, la Régie observe la même tendance à l'exception de l'année 2009. Cette surévaluation est particulièrement élevée en 2012, alors que l'écart prévisionnel est de 195 ÉTC.

[248] Par ailleurs, pour 2013 et 2014, la Régie déduit de la preuve au dossier que le Transporteur anticipe également un renouvellement significatif de sa main-d'œuvre. En effet, malgré les 345 départs à la retraite prévus, le Transporteur ne prévoit qu'une réduction nette de 20 ÉTC.

[249] La Régie estime que la réduction nette prévue de 20 ÉTC pour 2013 et 2014 est sous-évaluée, compte tenu des opportunités qu'offrent les départs à la retraite. De plus, comme indiqué par la FCEI, le Transporteur n'inclut pas de provision pour un taux de postes devenant vacants.

⁶² Pièce C-HQT-0087, p. 5.

[250] La Régie constate également que le contexte de contrôle rigoureux des dépenses prévaut toujours pour 2013 et 2014⁶³.

[251] La Régie partage la position de la FCEI quant à la masse salariale. Elle est d'avis qu'il y a lieu d'ajuster à la baisse les projections pour la masse salariale et de considérer, à cet effet, le pourcentage d'écart historique moyen.

[252] En conséquence, la Régie réduit les charges liées aux salaires de base d'un montant de 3,0 M\$ pour l'année de base 2013 et de 5,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014. La Régie réduit de manière proportionnelle les charges liées aux avantages sociaux sur la base du pourcentage qu'ils représentent par rapport au salaire de base annuel. En conséquence, la Régie retranche, pour l'ensemble de ces deux rubriques, les montants de 4,5 M\$ pour l'année de base 2013 et de 8,3 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[253] En ce qui a trait à la recommandation de l'UC relative à la réduction des effectifs du Transporteur, la Régie constate que l'intervenante pose une série d'hypothèses pour calculer la réduction qu'elle propose. La Régie juge les hypothèses proposées peu convaincantes et ne les retient pas.

[254] La Régie ne retient pas, non plus, la recommandation de l'UC portant sur le ratio Temps supplémentaire/salaires de base et juge incomplète sa preuve à cet effet.

[255] Aux fins de comparaison entre les données, la Régie demande au Transporteur, lors de ses prochains dossiers tarifaires, de redresser, le cas échéant, les données relatives aux années historiques, à l'année de base et à l'année autorisée, tel qu'effectué dans le présent dossier. La Régie demande également au Transporteur d'expliquer, s'il y a lieu, les redressements effectués.

[256] De plus, la Régie demande au Transporteur, pour ses prochains dossiers tarifaires, de mettre à jour la figure R2.1 de la pièce C-HQT-0071, relative à l'évolution réelle et prévue des départs à la retraite des employés du Transporteur.

⁶³ *Budget 2013-2014, Plan budgétaire*, dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, novembre 2012 - ISBN 978-2-551-25356-2 (Imprimé).

Coûts de retraite

[257] Le montant du coût de retraite passe de 18,8 M\$ en 2011 à 75,6 M\$ en 2013 et à 61,6 M\$ en 2014, représentant ainsi une croissance de plus de 300 % sur la période. Le ratio Coût de retraite/salaires de base connaît, lui aussi, une forte augmentation. Il passe de 8 % en 2011 à 30 % en 2013 puis à 24 % en 2014.

[258] Selon le Transporteur, la croissance en 2013 s'explique, en partie, par la baisse du taux d'intérêt à long terme sur les marchés financiers, plus particulièrement du taux d'actualisation. Cette augmentation est également attribuable aux modifications successives des normes comptables pour mesurer le coût de retraite. En effet, ce dernier est établi en 2011 selon les PCGR, en 2012 en fonction de la norme internationale IAS 19, et à partir de 2013 sur la base de la norme internationale IAS 19R.

[259] Le Transporteur indique que le partage à parts égales du coût du service courant des régimes de retraite, qui sera établi prochainement, produira un impact sur la contribution des employés à compter de 2015⁶⁴.

[260] En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur présente le coût de retraite selon l'année considérée et la norme comptable utilisée.

⁶⁴ Pièce A-0046, p. 175.

TABLEAU 8
COMPOSANTES DU COÛT DE RETRAITE POUR LA PÉRIODE 2011-2014

Composantes du coût de retraite	2011	2012	2013	2014
<i>En millions de \$</i>	PCGR	IAS 19	IAS 19R	IAS 19R
Coût des services rendus	281,0	323,0	385,0	357,0
Frais d'administration	51,0		7,0	7,0
Intérêts sur l'obligation	823,0	839,0	830,0	879,0
Rendement sur les actifs du régime	(1 016,0)	(1 006,0)	(719,0)	(836,0)
Amortissement de l'actif transitoire	(152,0)			
Amortissement des gains/pertes actuariels	86,0			
Amortissement du coût des services passés	50,0			
Coût de retraite d'Hydro-Québec	123,0	156,0	503,0	407,0
Hypothèses actuarielles				
Taux d'actualisation	5,54%	5,01%	4,36%	4,79%
Taux de rendement prévu des actifs	6,75%	6,75%		
Taux de croissance des salaires	2,60%	2,61%	2,25%	2,25%
Quote-part du Transporteur	18,8	23,5	75,6	61,6
Montant inclus dans les coûts capitalisés	(4,6)	(5,2)	(16,1)	(13,1)
Montant inclus dans les charges de services partagées	5,8	7,2	23,5	19,6
Coût de retraite net aux CNE	20,0	25,5	83,0	68,1

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0065, p.14 et 16.

[261] L'ACEFO recommande que ce tableau 8 soit mis à jour et déposé par le Transporteur dans ses prochains dossiers tarifaires.

[262] La Régie partage l'avis de l'ACEFO. **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur, pour les prochains dossiers tarifaires, de déposer une mise à jour du tableau 8 présentant les informations liées au coût de retraite pour l'année autorisée, l'année historique, l'année de base et l'année témoin.**

[263] **De plus, la Régie ordonne au Transporteur, lors du prochain dossier tarifaire, de présenter l'impact sur le coût de retraite de la mise en place du partage à parts égales du coût du service courant des régimes de retraite avec ses employés.**

[264] **En conclusion, la Régie réduit les montants associés à la masse salariale de 4,5 M\$ pour l'année de base 2013 et de 8,3 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.**

Elle autorise ainsi les montants de 430,9 M\$ pour l'année de base 2013 et de 417,1 M\$ pour l'année témoin projetée 2014 pour la masse salariale.

Autres charges directes

[265] Les charges directes autres que la masse salariale représentent en moyenne, pour le Transporteur, 25 % des charges brutes directes et 20 % des CNE. Le tableau suivant présente leur évolution pour la période 2011-2014.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES DIRECTES POUR LA PÉRIODE 2011-2014

En millions de dollars ou en %	2012	2011	2012	2013	2014	Variation		Variation		Variation		Variation	
	autorisé D-2012-066	année historique	année historique	année de base	année témoin	2014 témoin vs 2013 de base	2013 de base vs 2012 historique	2013 de base vs 2011 historique	2014 témoin vs 2011 historique				
Autres charges directes													
Dépenses de personnel et indemnités	12,9	11,6	11,1	11,4	11,7	0,3	3%	0,3	3%	(0,2)	-2%	0,1	1%
Services externes	51,4	45,6	45,0	51,3	57,1	5,8	11%	6,3	14%	5,7	13%	11,5	25%
Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres	85,4	92,5	63,5	66,7	76,4	9,7	15%	3,2	5%	(25,8)	-28%	(16,1)	-17%
	149,7	149,7	119,6	129,4	145,2	15,8	12%	9,8	8%	(20,3)	-14%	(4,5)	-3%

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p. 19 et de la décision D-2012-059, p. 44 et 50.

[266] Au cours de la période 2011-2014, les autres charges directes du Transporteur connaissent une baisse de 4,5 M\$, d'où une décroissance annuelle moyenne de 1,0 %.

[267] Cette diminution s'explique principalement par une réduction au niveau de la rubrique « Stocks, achats de biens, ressources financières et autres » (Stocks et autres). Cette réduction est cependant atténuée par une hausse de la rubrique « Services externes ».

Services externes

[268] Pour la période 2011-2013, le Transporteur explique l'augmentation prévue pour des services externes, principalement par l'implantation de nouvelles normes concernant la protection des infrastructures critiques (0,5 M\$), la réhabilitation de systèmes de protection incendie (3,0 M\$) et les traversées de cours d'eau et autres (2,4 M\$)⁶⁵.

⁶⁵ Pièce C-HQT-0087, p. 26.

[269] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur présente une augmentation additionnelle pour les charges liées aux services externes. Il l'attribue, d'une part, aux activités d'entretien des nouveaux actifs, soit le traitement des emprises et le dégagement de surlargeurs (2,0 M\$), et, d'autre part, à l'implantation et le maintien d'encadrements associés à de nouvelles normes, dont celle visant la réhabilitation des systèmes de protection incendie (3,8 M\$).

[270] Selon l'ACEFO, l'augmentation des montants liés aux services externes va de pair avec l'augmentation en 2014 de 10 ÉTC spécialistes qui seront prioritairement affectés à la conformité aux normes de fiabilité. L'intervenante juge élevé le niveau de cette augmentation, d'autant qu'une partie des tâches sera effectuée à l'interne, avec l'embauche de 10 spécialistes. L'ACEFO recommande, pour 2014, une réduction de 3,0 M\$ pour la rubrique « Services externes ».

[271] La FCEI est préoccupée par l'absence de rapport d'évaluation ou autre justification sur la nécessité des budgets reliés à la réhabilitation de systèmes de protection incendie et sur la mise aux normes des traversées de cours d'eau, qu'elle établit respectivement à 9,8 M\$ et 3,4 M\$ pour les deux années. L'intervenante souligne que la preuve du Transporteur n'indique pas d'obligation légale ni de risque imminent si ces activités ne sont pas réalisées dès 2013 et 2014.

[272] Cependant, à la suite de l'explication additionnelle fournie en audience par le Transporteur quant aux interventions dans les nouvelles emprises, la FCEI retire sa recommandation initiale de refuser la hausse budgétaire demandée de 2,0 M\$ en 2014, pour le contrôle de la végétation. La recommandation finale de l'intervenante est de réduire de 4,7 M\$ le budget des services externes demandé pour 2013 et de 8,5 M\$ celui de 2014.

Stocks, achats de biens, ressources financières et autres (Stocks et autres)

[273] Pour la rubrique « Stocks et autres », les montants prévus par le Transporteur s'élèvent à 66,7 M\$ pour 2013 et 77,9 M\$ pour 2014.

[274] Le Transporteur explique la baisse de 25,8 M\$ pour la période 2011-2013, essentiellement par la fermeture des ateliers de remise à neuf, l'efficacité réalisée et, dans une moindre mesure, le retrait dans cette rubrique de la charge de désactualisation.

[275] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur justifie la hausse de 9,7 M\$ par rapport à l'année de base 2013 par l'allocation de ressources nécessaires afin d'amorcer la nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs, ce qui implique la réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation.

[276] L'AQCIE/CIFQ propose de réduire les CNE de 6 M\$ en 2013 et de 12 M\$ en 2014, sur la base de la cible d'efficacité de 2 % qu'il recommande. Selon le Demandeur, cette réduction devrait s'appliquer à la rubrique « Stocks et autres », considérant le caractère apparemment arbitraire de la prévision du Transporteur.

[277] L'ACEFO recommande la mise sur pied d'un compte d'écart pour un montant de 11,2 M\$, afférent à l'évolution de la stratégie de gestion des actifs puisque cette dernière n'a pas été présentée de façon complète.

[278] La FCEI note que les coûts réels pour la rubrique « Stocks et autres » n'incluaient pas, en 2012, de montant au titre des interventions ciblées et de réhabilitation. Selon elle, en l'absence de lien démontré entre les activités envisagées et le budget, il est difficile de porter un jugement sur le budget demandé, étant donné le stade précoce de la nouvelle phase de gestion des actifs.

[279] C'est pourquoi la FCEI recommande le rejet des hausses demandées de 3,2 M\$ en 2013 et de 12,9 M\$ en 2014⁶⁶.

[280] SÉ/AQLPA croit nécessaire de suivre, de façon particulière, l'impact que la diminution des stocks depuis 2011 pourrait avoir sur la continuité du service. L'intervenant recommande que soit comptabilisé à part tout impact qu'aurait la nécessité de commander une pièce non stockée sur la continuité du service.

Opinion de la Régie

[281] La Régie note l'importante augmentation des « Autres charges directes » pour les années 2013 et 2014, comparativement au montant de l'année historique 2012. Elle retient cependant les explications du Transporteur justifiant la hausse demandée pour les « Services externes », comme, par exemple, les nouvelles activités induites par les

⁶⁶ Pièce C-FCEI-0018, p. 2.

normes. Elle constate également que les montants des « Stocks et autres » ont subi une réduction significative, par rapport à l'année historique 2011, en raison notamment de la fermeture des ateliers de remise à neuf.

[282] Par ailleurs, la Régie observe que les montants proposés pour les « Autres charges directes » pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 sont inférieurs à ceux de l'année historique 2011 et de l'année autorisée 2012.

[283] **En conséquence, la Régie autorise au titre des « Autres charges directes » les montants de 129,4 M\$ pour l'année de base 2013 et de 145,2 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.** Toutefois, en raison des divers éléments pouvant influencer sur ces charges, telle la fermeture des ateliers de remise à neuf, la Régie portera une attention particulière sur ces dernières lors des prochains dossiers tarifaires.

4.2.2 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

[284] Pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, les charges de services partagées s'élèvent respectivement à 334,3 M\$ et 336,0 M\$. Le Transporteur précise que les montants indiqués ont trait à ses activités d'exploitation et excluent donc la portion des coûts facturés par les fournisseurs internes et affectés aux activités d'investissement.

TABLEAU 10
ÉVOLUTION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS POUR LA PÉRIODE 2011-2014

<i>En millions de dollars</i>	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base		Variation 2013 de base vs 2012 historique		Variation 2013 de base vs 2011 historique	
	<i>reclassé</i>										
Groupe Technologie											
Télécommunications	94,2	95,0	92,9	98,3	97,5	(0,8)		5,4		3,3	
Innovation	12,4	10,2	11,3	11,1	12,6	1,5		(0,2)		0,9	
Informatique	21,8	19,6	20,9	22,1	21,5	(0,6)		1,2		2,5	
Rendement sur les actifs	2,0	3,8	1,3	1,4	1,7	0,3		0,1		(2,4)	
	130,4	128,6	126,4	132,9	133,3	0,4	0%	6,5	5%	4,3	3%
Centre de services partagés	101,2	96,1	91,5	96,7	100,1						
Unités corporatives											
Finances	11,0	9,3	8,8	8,7	10,6	1,9		(0,1)		(0,6)	
Ressources humaines	18,5	18,1	21,0	25,8	26,3	0,5		4,8		7,7	
Sécurité industrielle	16,8	16,5	17,1	18,0	17,5	(0,5)		0,9		1,5	
Affaires juridiques	2,4	3,0	1,4	2,8	2,4	(0,4)		1,4		(0,2)	
Autres	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4	-		(0,1)		-	
	49,0	47,3	48,8	55,7	57,2	1,5	3%	6,9	15%	8,4	18%
Hydro-Québec Équipement	12,7	14,0	11,6	10,8	11,4						
Hydro-Québec Production	21,1	22,8	20,9	20,5	18,3						
Hydro-Québec Distribution	11,1	11,8	11,5	11,1	11,0						
Coût de retraite non réparti	-	(4,2)	-	6,6	4,7						
Total	325,5	316,4	310,7	334,3	336,0	1,7	1%	23,6	8%	17,9	6%

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p. 5 et 20 et de la décision D-2012-059, p. 58.

[285] Pour la période 2011-2014, le Transporteur établit à 0,2 % la croissance annuelle moyenne des charges de services partagés, excluant les impacts de l'augmentation du coût de retraite (13,8 M\$) et des transferts organisationnels (3,9 M\$). Le Transporteur explique cette évolution par l'effet combiné de l'inflation des coûts et des efforts des fournisseurs internes à réduire leurs coûts de fonctionnement.

[286] Selon la FCEI, les budgets d'exploitation 2013 et 2014 pour la section « Centres d'appels, consoles téléphoniques et autres » du groupe Technologie, devraient être du même ordre que le coût réel 2012, faute d'explication justifiant leur accroissement. L'intervenante recommande une réduction des charges de services partagés de 1,6 M\$ applicable tant pour l'année de base 2013 que pour l'année témoin projetée 2014.

[287] La Régie note que les montants proposés des charges de services partagés pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 s'établissent sensiblement au même niveau.

[288] Par ailleurs, pour la période 2011-2014, la Régie constate que le niveau de croissance annuelle moyenne, excluant les impacts de l'augmentation du coût de retraite et des transferts organisationnels, est de seulement 0,2 %.

[289] De plus, selon le tableau 11 ci-dessous, la Régie ne peut conclure à une surévaluation systématique des charges de services partagés pour la période 2008-2012.

TABLEAU 11
PROGRESSION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS DE 2008 À 2014

<i>En millions de dollars</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges services partagés							
Année témoin	301,6	295,3	311,8	331,1	322,1		336,0
Année de base	293,8	302,5	319,2	320,9		334,3	
Année historique	297,8	306,8	313,7	316,4	310,7		
Écarts entre année témoin et année historique	3,8	(11,5)	(1,9)	14,7	11,4		
	<i>1,3%</i>	<i>-3,9%</i>	<i>-0,6%</i>	<i>4,4%</i>	<i>3,5%</i>		

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p.20 et de la décision D-2012-059, p. 59.

[290] La Régie note que les pièces révisées au 13 décembre 2013 modifient les montants proposés pour l'année de base 2013 à 334,4 M\$ et, pour l'année témoin projetée 2014, à 336,1 M\$⁶⁷.

[291] En conséquence, la Régie autorise les montants relatifs aux charges de services partagés de 334,4 M\$ pour l'année de base 2013 et 336,1 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

4.2.3 COÛTS CAPITALISÉS

[292] Les coûts capitalisés représentent une portion déduite des charges du Transporteur imputée aux projets d'investissement, notamment au moyen de taux standards de prestation de travail. La projection des coûts capitalisés est déterminée projet par projet⁶⁸.

⁶⁷ Pièce C-HQT-0132, p. 3.

⁶⁸ Pièce C-HQT-0068, p. 19.

[293] Pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, les coûts capitalisés s'élèvent respectivement à 162,5 M\$ et 161,8 M\$.

[294] Le tableau 12 retrace l'évolution de ces charges pour la période 2011-2014.

TABLEAU 12
ÉVOLUTION DES COÛTS CAPITALISÉS POUR LA PÉRIODE 2011-2014

	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base	Variation 2013 de base vs 2012 historique	Variation 2013 de base vs 2011 historique
Coûts capitalisés (M\$)	(149,1)	(155,9)	(138,4)	(162,5)	(161,8)	0,7	(24,1)	(6,6)
Heures de prestation (k)	1 254	1 301	1 056	1 143	1 143			
Taux horaire moyen (\$)	112	113	124	135	134			

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p. 22 et de la décision D-2012-059, p. 60.

[295] Le Transporteur explique la hausse des coûts capitalisés pour la période 2011-2014 par celle du coût de retraite et par l'inflation.

[296] Les heures de prestation passent de 1 301 000 en 2011 à 1 143 000 en 2014. Le Transporteur explique cette baisse par plusieurs éléments : la fermeture des ateliers spécialisés de remise à neuf, l'amélioration du temps de mise en route et un nombre plus important de projets clé en main confiés au groupe Hydro-Québec Équipement et services partagés (HQÉSP).

[297] En suivi de la décision D-2012-059⁶⁹, le Transporteur présente le tableau suivant :

TABLEAU 13
COÛTS CAPITALISÉS VS INVESTISSEMENTS POUR LA PÉRIODE 2010-2014

Coûts capitalisés vs investissements	2010 année historique	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin
Paramètres					
Investissements en M\$	1 207,2	1 258,2	1 432,4	2 265,0	1 816,8
Heures prestations de travail aux investissements en k	1 296,4	1 300,8	1 055,9	1 142,9	1 142,9
Coûts capitalisés en M\$	(142,1)	(155,9)	(138,4)	(162,5)	(161,8)
Coûts capitalisés sans coût de retraite en M\$	(141,4)	(151,3)	(133,2)	(146,4)	(148,7)
Indicateurs					
Coûts capitalisés / Investissements	-11,8%	-12,4%	-9,7%	-7,2%	-8,9%
Coûts capitalisés sans coût de retraite / investissements	-11,7%	-12,0%	-9,3%	-6,5%	-8,2%
Nombre d'heures par M\$ d'investissements	1 073,9	1 033,9	737,2	504,6	629,0

Source : pièce C-HQT-0028, p. 23.

[298] Le Transporteur réitère qu'il n'y a pas de lien direct systématique à établir entre les investissements et les coûts capitalisés. Il mentionne que ses actifs ne sont pas des actifs de masse dans lesquels le coût de l'équipement serait directement en lien avec les heures de prestation de travail.

[299] Le Transporteur donne en exemple l'installation de petits équipements ayant un coût relativement faible, qui pourrait nécessiter de la part du Transporteur plusieurs heures de prestation de travail. À l'inverse, l'installation d'un transformateur à un coût très élevé peut requérir peu d'heures de prestation de travail.

⁶⁹ Dossier R-3777-2011, p. 61, par. 245.

[300] Le tableau 14 ci-dessous présente la progression des coûts capitalisés pour la période 2008-2014.

TABLEAU 14
PROGRESSION DES COÛTS CAPITALISÉS DE 2008 À 2014

<i>En millions de dollars</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Coûts capitalisés							
Année témoin	(111,3)	(109,3)	(117,8)	(144,0)	(149,1)		(161,8)
Année de base	(106,7)	(108,7)	(131,2)	(145,3)		(162,5)	
Année historique	(112,7)	(132,4)	(142,1)	(155,9)	(138,4)		
Écarts entre année témoin et année historique	1,4	23,1	24,3	11,9	(10,7)		
	-1%	-21%	-21%	-8%	7%		

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p. 23 et des décisions D-2012-059, D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015 et D-2008-019.

[301] Le Transporteur reconnaît l'importance des écarts historiques favorables constatés à la rubrique « Coûts capitalisés ». Il explique que certaines actions ont été prises aux fins d'améliorer l'acuité de ses prévisions. Il cite, à cet égard, la mise en place d'objectifs individuels et personnels pour les chargés de projet en territoire, l'amélioration des façons de faire sur le terrain, l'utilisation d'évaluations standardisées reliées au temps requis pour la mise en service ainsi qu'une plus grande maturité dans la façon de planifier les projets de pérennité⁷⁰.

[302] La FCEI considère que le lien de causalité entre les investissements et les coûts capitalisés est indéniable et que peu d'éléments de preuve laissent croire que ce lien sera substantiellement différent en 2013 de ce qu'il a été entre 2010 et 2012.

[303] Compte tenu de la faible performance prévisionnelle du Transporteur et de son impact financier potentiellement important, la FCEI recommande que les coûts capitalisés soient établis selon le taux de capitalisation minimum des trois années historiques, ajustés afin de tenir compte de la gestion du matériel et de la hausse du coût de retraite. Elle établit les coûts capitalisés à 229,4 M\$ pour 2013 et à 185,5 M\$ pour 2014. L'intervenante recommande donc une augmentation de 66,9 M\$ en 2013 et de 23,7 M\$ en 2014.

⁷⁰ Pièce A-0046, p. 165 à 167.

[304] En audience, le Transporteur explique qu'une augmentation des coûts capitalisés à 185 M\$ ou 200 M\$ nécessiterait des ÉTC supplémentaires.

[305] La Régie est satisfaite de la démonstration du Transporteur quant au lien entre les coûts capitalisés et les investissements.

[306] Selon les données du tableau 13, la Régie constate que le nombre d'heures par million de \$ d'investissement n'évolue pas en fonction du montant global des investissements.

[307] Par ailleurs, depuis l'année 2010, la Régie observe une amélioration dans les prévisions liées aux coûts capitalisés, les écarts de prévision exprimés en valeur absolue passant de 21 % à 7 %. L'année 2012 présente également un renversement de tendance où l'écart de 10,7 M\$ est défavorable au Transporteur. En audience, le Transporteur précise que l'optimisation des façons de faire fera en sorte qu'il présentera probablement des écarts défavorables pour les années 2013 et 2014.

[308] En conséquence, la Régie autorise les montants projetés de 162,5 M\$ pour l'année de base 2013 et de 161,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014, au titre des « Coûts capitalisés ».

4.2.4 APPROCHE GLOBALE DE TYPE PARAMÉTRIQUE

[309] Dans le présent dossier tarifaire, le Transporteur présente son approche paramétrique ainsi que l'application de la formule paramétrique de la Régie.

[310] Dans son approche paramétrique, le Transporteur subdivise l'inflation en deux composantes avec deux taux distincts. Un taux de 3,2 % et de 1,1 % respectivement est appliqué aux coûts salariaux de 2013 et 2014. Pour les autres CNE, une inflation de 2 % est prise en considération tant pour 2013 que pour 2014. Le Transporteur explique que l'application d'un facteur d'indexation selon l'indice des prix à la consommation (IPC) dans le cadre de la formule paramétrique de la Régie engendre un biais pour les dépenses hors de son contrôle de gestion. De plus, le Transporteur isole, pour fins d'indexation particulière, les dépenses sur lesquelles il n'exerce pas de contrôle de gestion. Ces dépenses, présentées à titre d'éléments de suivi particuliers, ont trait au coût de retraite,

aux avantages complémentaires à la retraite, au rendement sur les actifs des fournisseurs internes et au budget spécifique. Pour ce dernier, aucun montant n'est prévu pour les années 2013 et 2014.

[311] Quant à l'approche paramétrique de la Régie, le Transporteur mentionne que la Régie a adopté jusqu'à ce jour, comme point de départ de la formule, l'année historique 2007 parce que, d'une part, elle était représentative des conditions contemporaines dans lesquelles devait opérer le Transporteur et, d'autre part, elle précédait la démarche d'efficience de ce dernier.

[312] Le Transporteur reconnaît le bien-fondé de la formule paramétrique qui permet d'apprécier de façon simple et globale le niveau des CNE. Toutefois, il propose de modifier le point de départ de la formule en retenant dorénavant l'année historique 2012. Cette modification lui permet de remettre à sa clientèle les gains d'efficience et autres réductions de coûts de 54,3 M\$ réalisés au cours de l'année historique 2012, même si leur récurrence n'est pas entièrement garantie.

[313] Le tableau 15 ci-après présente l'évaluation, par le Transporteur, des CNE pour 2013 et 2014 à l'aide de la formule paramétrique de la Régie sur la base de l'année historique 2012. La cible d'efficience utilisée par le Transporteur pour les fins de son évaluation est de 1,0 %. Pour 2013, le Transporteur retient un taux d'inflation de 1,5 % et un facteur relatif à la croissance du réseau de 1,156 %. Pour 2014, les valeurs de ces deux paramètres sont respectivement de 2,0 % et de 1,187 %.

TABLEAU 15
CHARGES NETTES D'EXPLOITATION SELON LA FORMULE PARAMÉTRIQUE

<i>En millions de dollars</i>	2012 Année historique	2013 Année de base	2014 Année témoin
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
Efficience 1%		(6,0)	(6,1)
Budget spécifique		-	-
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	702,1	712,6

Source : pièce C-HQT-0028, p. 13, tableau 4.

[314] Pour l'année de base 2013, le Transporteur estime que les CNE proposées de 705,2 M\$ sont comparables au résultat de la formule paramétrique. Le montant de 702,1 M\$ est inférieur de 3,1 M\$ à celui demandé par le Transporteur.

[315] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur estime que les CNE proposées de 713,3 M\$ ne sont supérieures que de 0,7 M\$ au résultat du calcul de la formule paramétrique.

[316] Le Transporteur en conclut que les montants de CNE de 705,2 M\$ pour l'année de base 2013 et de 713,3 M\$ pour l'année témoin projetée 2014 sont raisonnables. Les niveaux de CNE dégagés selon son approche paramétrique sont suffisamment adaptés à sa capacité de réalisation.

[317] Toutefois, le Transporteur anticipe que ses besoins annuels pour les prochaines années seront supérieurs à ces niveaux. Il ne pourra donc s'astreindre aux résultats de cette formule dans ses demandes tarifaires auprès de la Régie si la sollicitation accrue du réseau, jumelée au vieillissement du parc d'actifs, donne lieu à une progression des coûts liée aux activités de correction et de prévention ainsi qu'aux interventions ciblées et de réhabilitation⁷¹.

[318] L'AQCIE/CIFQ et SÉ/AQLPA appuient la proposition de recalibrer la formule paramétrique sur la base de l'année historique 2012.

[319] Le GRAME est d'avis que, confronté au vieillissement de ses équipements, le Transporteur, dans sa stratégie de gestion des risques, doit tenir compte de l'importance des choix organisationnels entre les investissements et les charges de maintenance. Il considère que la formule paramétrique aurait avantage à être réévaluée dans ce contexte.

[320] SÉ/AQLPA soutient globalement cette position et ajoute que des outils devraient être mis en place afin de mesurer les impacts de cette approche sur la fiabilité et la qualité de service en raison du réseau vieillissant.

⁷¹ Pièce C-HQT-0065, p. 21.

[321] En réponse aux demandes de renseignements de la Régie, le Transporteur dépose l'estimation du niveau paramétrique des CNE sur la base de l'année historique 2007⁷².

[322] À la lumière des informations fournies par le Transporteur, la Régie est d'avis que les résultats présentés sont conformes à l'approche de type paramétrique qu'elle a retenue dans ses décisions D-2009-015⁷³ et D-2010-032⁷⁴. La Régie constate que le niveau historique des CNE pour l'année 2012 reflète adéquatement le facteur de croissance et le taux d'inflation ayant contribué à définir l'évolution des CNE depuis 2007. De plus, il reflète adéquatement les gains d'efficacité attendus sur la période 2007 à 2012 ainsi que les gains d'efficacité additionnels et autres mesures de réduction de coûts rapportés par le Transporteur sur la période 2010 à 2012.

[323] La Régie autorise le Transporteur à modifier le point de départ de la formule paramétrique en retenant l'année historique 2012 en remplacement de l'année historique 2007.

[324] La Régie présente au tableau 16 ci-dessous les résultats attendus de l'application de la formule paramétrique de manière à tenir compte des cibles d'efficacité retenues dans la section 2 de la présente décision.

⁷² Pièce C-HQT-0065, p. 22 et pièce C-HQT-0104, p. 10.

⁷³ Dossier R-3669-2008 Phase 1.

⁷⁴ Dossier R-3706-2009.

TABLEAU 16
ÉVALUATION PAR LA RÉGIE DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION
POUR 2013 ET 2014 À L'AIDE DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE

<i>En millions de dollars</i>	2012 Année historique	2013 Année de base	2014 Année témoin
Point de départ	633,2	633,2	699,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	616,1
Inflation à l'IPC		9,1	12,4
Croissance		8,3	19,1
Efficienc e (2013: 1,5 %; 2014: 2,0 %)		(9,0)	(12,2)
Budget spécifique		-	-
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	699,1	703,5

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0028, p. 13, tableau 4.

[325] Pour l'année de base 2013, en tenant compte de l'ajustement de la cible d'efficience établie par la Régie à 1,5 %, le montant des CNE obtenu selon la formule paramétrique est de 699,1 M\$, soit 6,1 M\$ de moins que le montant proposé par le Transporteur.

[326] Pour l'année témoin projetée 2014, en tenant compte de l'ajustement de la cible d'efficience établie par la Régie à 2,0 %, le montant des CNE obtenu selon la formule paramétrique est de 703,5 M\$, soit 9,8 M\$ de moins que le montant proposé par le Transporteur.

4.2.5 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[327] En tenant compte des données révisées de novembre 2013, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant global des CNE de 705,4 M\$ pour l'année de base 2013 et de 713,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[328] En excluant l'impact du coût de retraite, la Régie constate que les CNE augmentent de 15 M\$ pour l'année de base 2013 et d'un montant additionnel de 23 M\$ pour l'année témoin projetée 2014, comparativement à l'année historique 2012.

[329] Pour l'année de base 2013, le résultat de l'application de la formule paramétrique, incluant une cible d'efficacité de 1,5 %, équivaut à un budget de 699,1 M\$.

[330] Pour l'année témoin projetée 2014, le résultat de l'application de la formule paramétrique, incluant une cible d'efficacité de 2 %, équivaut à un budget de 703,5 M\$.

[331] Après analyse de l'ensemble de la preuve au dossier et à la suite de l'examen détaillé des charges d'exploitation, la Régie autorise, au titre des CNE, un montant de 700,9 M\$ pour l'année de base 2013 et de 705,5 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[332] Par ailleurs, la Régie partage la préoccupation de la FCEI, mentionnée au paragraphe 207 de la présente décision, quant à l'absence de justification pour la détermination des coûts lorsqu'il s'agit de nouvelles rubriques de coûts ou que le taux de croissance des coûts dépasse celui de l'inflation. La Régie croit que si le Transporteur fournissait de telles explications dès le dépôt initial de sa preuve, cela permettrait d'alléger le processus réglementaire et d'apporter l'éclairage requis à l'examen des montants en cause.

4.3 AUTRES CHARGES

[333] Pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur propose, à la rubrique « Autres charges », les montants respectifs de 1 091,0 M\$ et de 1 157,7 M\$, tel qu'il appert au tableau 17.

TABLEAU 17
ÉVOLUTION DES « AUTRES CHARGES » 2011-2014

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base		Variation 2013 de base vs 2012 historique		Variation 2013 de base vs 2011 historique	
Achats de services de transport	19,2	17,9	17,4	17,9	18,7	0,8	4%	0,5	3%	-	0%
Achats d'électricité	15,1	13,3	12,9	12,8	13,3	0,5	4%	(0,1)	-1%	(0,5)	-4%
Amortissement											
Immobilisations corporelles	918,2	849,6	865,9	906,8	964,2	57,4		40,9		57,2	
Actifs incorporels	24,7	22,3	27,9	31,9	38,3	6,4					
Retraits d'actifs /radiations projets	70,0	93,6	76,9	75,0	80,0	5,0		(1,9)		(18,6)	
Autres éléments	(0,8)	(3,3)	(3,8)	(3,7)	(6,7)	(3,0)		0,1		(0,4)	
Coût des services passés	27,9		27,9					(27,9)		-	
	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0	1 075,8	65,8	7%	15,2	2%	47,8	5%
Taxes											
Sur les services publics	77,3	76,6	76,0	77,0	80,0						
Municipales et scolaires	12,5	10,1	11,9	12,7	12,7						
	89,8	86,7	87,9	89,7	92,7	3,0	3%	1,8	2%	3,0	3%
Autres revenus internes	(43,4)	(43,1)	(41,3)	(39,4)	(42,8)	(3,4)	9%	1,9	-5%	3,7	-9%
Total	1 120,7	1 037,0	1 071,7	1 091,0	1 157,7	66,7	6%	19,3	2%	54,0	5%

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0029 et du dossier R-3777-2012, pièce B-0118.

4.3.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[334] Les montants prévus pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, en ce qui a trait aux « Achats de services de transport », s'élèvent respectivement à 17,9 M\$ et 18,7 M\$.

[335] Le Transporteur présente l'évolution des achats de services de transport, comme suit :

TABLEAU 18
ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

Services de transport <i>En millions de dollars</i>	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin
CRT	5,7	5,6	5,5	5,4
RTA	10,5	9,8	10,1	11,0
ÉLL	1,0	1,1	1,3	1,3
SCHM	0,6	0,8	0,9	0,9
Autres	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	17,9	17,4	17,9	18,7

Source : pièce C-HQT-0029, p. 5.

Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée

[336] Le Transporteur entend commercialiser la capacité de transport de 325 MW de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT) en achetant toute la capacité de ce réseau, tant en export qu'en import, soit 650 MW au total. Les montants correspondants sont établis sur la base d'un tarif de CRT de 8,27 \$/kW/an pour 2013 et de 8,23 \$/kW/an pour 2014 ainsi que d'un taux de pertes de 1,6 %. Ces tarifs tiennent compte du coût moyen pondéré du capital demandé par le Transporteur dans le présent dossier et ils sont provisoires.

[337] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,5 M\$ pour l'année 2013 et à 5,4 M\$ pour l'année 2014. Ces montants sont en légère baisse par rapport à ceux des années historiques 2011 et 2012.

[338] Lors de l'audience, le Transporteur fournit le lien internet référant à l'*Open Access Transmission Tariff* (OATT) de CRT sur son site *Open Access Same-Time Information System* (OASIS).

Rio Tinto Alcan (RTA)

[339] Pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit les montants respectifs de 10,1 M\$ et 11,0 M\$ pour les « Achats de services de transport » auprès de RTA, afin d'alimenter des charges du Distributeur dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

[340] Ces achats sont payés à RTA en vertu de deux contrats :

- un contrat de location pour deux lignes de RTA, échu le 31 décembre 2008 et reconduit temporairement depuis cette date aux mêmes conditions;
- un contrat de service de transport d'électricité, échu depuis le 31 décembre 2006.

[341] Le Transporteur mentionne que des négociations sont en cours pour le renouvellement du contrat de service de transport et que les parties entrevoient déposer prochainement le contrat à la Régie pour approbation.

[342] Une lettre de RTA confirme le dépôt d'une demande d'approbation dans les meilleurs délais⁷⁵.

Énergie La Lièvre

[343] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et Énergie La Lièvre (ÉLL) pour l'alimentation de l'usine de Papier Masson limitée, un client du Distributeur. Ce contrat, approuvé par la Régie⁷⁶, a débuté le 1^{er} janvier 2009, pour une durée initiale de cinq ans. Dans le présent dossier, le Transporteur signifie son intention de renouveler le contrat pour un autre terme de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2014.

[344] Le coût des services de transport achetés est estimé à 1,3 M\$ pour chacune des années 2013 et 2014.

⁷⁵ Pièce D-0001.

⁷⁶ Dossier R-3636-2007, décision D-2010-087.

Société en commandite hydroélectrique Manicouagan

[345] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et la Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan (SCHM) pour l'alimentation de charges du Distributeur. Ce contrat, approuvé par la Régie⁷⁷, a débuté le 1^{er} janvier 2010, pour une durée initiale de six ans.

[346] Le Transporteur estime à 0,9 M\$, pour chacune des années 2013 et 2014, ses achats de services de transport auprès de SCHM. Ce montant est en légère hausse par rapport au montant de 0,8 M\$ de l'année historique 2012.

[347] La Régie juge raisonnables les montants proposés par le Transporteur pour les années 2013 et 2014. **En conséquence, la Régie autorise les montants de 17,9 M\$ pour l'année de base 2013 et 17,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014 au titre des « Achats de services de transport ».**

[348] **La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur quant au dépôt, à brève échéance, du contrat de service de transport convenu entre le Transporteur et RTA pour approbation par la Régie en vertu de l'article 85.15 de la Loi.**

[349] **La Régie prend acte également de l'intention du Transporteur de renouveler le contrat avec ÉLL pour une durée de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2014.**

4.3.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

[350] Depuis 2004, le Distributeur facture aux unités d'Hydro-Québec leur usage interne d'électricité sur la base de la consommation réelle et des tarifs en vigueur du Distributeur. Les montants prévus par le Transporteur à ce titre s'élèvent à 12,8 M\$ en 2013 et 13,3 M\$ en 2014.

[351] **La Régie autorise les montants de 12,8 M\$ pour l'année de base 2013 et 13,3 M\$ pour l'année témoin projetée 2014, au titre des « Achats d'électricité ».**

⁷⁷ Dossier R-3829-2012, décisions D-2013-026 et D-2013-026R.

4.3.3 AMORTISSEMENT

[352] Le Transporteur prévoit des charges d'amortissement de 1 010,0 M\$ pour l'année de base 2013 et de 1 075,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[353] Le tableau 19 présente la composition de la charge d'amortissement ainsi que son évolution pour la période 2011-2014.

TABLEAU 19
ÉVOLUTION DE L'AMORTISSEMENT POUR LA PÉRIODE 2011-2014

Charge d'amortissement <i>En millions de dollars ou en %</i>	2012	2011	2012	2013	2014	Variation		Variation		Variation	
	autorisé D-2012-066	année historique	année historique	année de base	année témoin	2014 témoin vs 2013 de base		2013 de base vs 2012 historique		2013 de base vs 2011 historique	
Immobilisations corporelles	918,2	849,6	865,9	906,8	964,2	57,4	6%	40,9	5%	57,2	7%
Actifs incorporels	24,7	22,3	27,9	31,9	38,3	6,4		4,0		9,6	
Actifs réglementaires	3,2	1,1	1,0	1,0	1,0	-		-		(0,1)	
Retraits d'actifs	60,0	89,2	66,2	65,0	70,0	5,0		(1,2)		(24,2)	
Frais reportés	(4,0)	(4,4)	(4,8)	(4,7)	(7,7)	(3,0)		0,1		(0,3)	
Total lié à la base de tarification	1 002,1	957,8	956,2	1 000,0	1 065,8	65,8	7%	43,8	5%	42,2	4%
Coût non amorti des services passés	27,9	-	27,9					(27,9)			
Radiation de projets	10,0	4,4	10,7	10,0	10,0	-		(0,7)		5,6	
Total	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0	1 075,8	65,8	7%	15,2	2%	47,8	5%

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0026, p. 4 et du dossier R-3738-2010, pièce B-0050, HQT-5, document 1, p. 4.

[354] Pour la période 2011-2013, le Transporteur indique que la hausse de 57,2 M\$ liée à la charge d'amortissement des immobilisations corporelles découle principalement des mises en service réalisées en 2011 et 2012 ainsi que de celles prévues en 2013.

[355] Pour l'année 2014, la hausse de la charge d'amortissement découlant des mises en service prévues en 2013 et 2014 s'établit à 35,9 M\$. Une hausse supplémentaire de 21,5 M\$ est attribuable aux travaux de mise en conformité à effectuer au registre comptable des actifs du Transporteur. À cet égard, le Transporteur constate que la pérennité de certains équipements sera assurée par le remplacement de composantes dont la durée d'utilité est plus courte que celle des équipements. Il anticipe que ces équipements devront être scindés en plusieurs composantes dans son registre des actifs et par conséquent, que les périodes d'amortissement seront adaptées.

[356] Le Transporteur établit sa prévision, d'une part, sur un ensemble de facteurs dont son expérience, la planification et le rythme de réalisation des projets de pérennité et,

d'autre part, sur sa capacité de réalisation. Il précise qu'au moment de déposer les dossiers tarifaires, des discussions et travaux sont en cours avec les experts techniques.

[357] Les retraits d'actifs, quant à eux, se composent de retraits de nature courante et d'autres retraits.

[358] Les retraits d'actifs de nature courante sont déterminés, depuis le dossier tarifaire R-3738-2010, sur la base d'un ratio moyen Retraits bruts/mises en exploitation.

[359] Pour l'année de base 2013, le Transporteur prévoit des retraits d'actifs totalisant 65 M\$. Le montant correspondant aux retraits de nature courante, établi selon un ratio moyen de 3,4 % des mises en exploitation constatées au cours de la période 2008-2012, s'élève à 55 M\$.

[360] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit un montant de 70 M\$ à titre de retraits d'actifs, dont 60 M\$ pour les retraits de nature courante. Considérant le fait que ce sont les projets de pérennité qui produisent un volume important de retraits à effectuer et qu'une part significative des mises en exploitation projetées en 2014 provient des projets de croissance, le Transporteur établit sa prévision des retraits d'actifs de nature courante à 60 M\$ et non à 80 M\$ comme attendu par l'application de la méthode du ratio.

[361] L'AQCIE/CIFQ souligne l'absence de données quantitatives permettant de justifier la hausse de 21,5 M\$ prévue en 2014 pour la charge d'amortissement. En conséquence, le Demandeur s'oppose à son inclusion dans le revenu requis.

[362] L'ACEFO considère que le montant de 60 M\$ des retraits de nature courante est arbitraire et que le Transporteur aurait dû étayer son explication en faisant l'historique des retraits en pérennité et en croissance afin de rétablir un nouveau ratio. L'intervenante recommande, pour l'année 2014, le même montant que celui prévu pour l'année 2013, soit 65 M\$. L'ACEFO recommande également d'ordonner au Transporteur, pour le prochain dossier tarifaire, de raffiner, au besoin, la méthodologie introduite lors du dossier R-3738-2010.

[363] La FCEI, considérant l'explication additionnelle sur le travail visé par l'exercice de corroboration fournie en audience par le Transporteur, retire sa recommandation initiale

de refuser la hausse budgétaire demandée de 21,5 M\$ pour la charge d'amortissement 2014⁷⁸.

[364] Le Transporteur est d'avis que l'écart relatif à l'amortissement doit être analysé sur plus d'une année. Il souligne que, pour la période 2009-2011, la charge réelle d'amortissement a été supérieure à celle projetée de 14,5 M\$ en moyenne par année. Pour la période 2009-2012, le Transporteur évalue la somme des écarts liés à l'amortissement à un montant favorable de 1,0 M\$⁷⁹.

[365] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur pour justifier la hausse de la charge d'amortissement, notamment en lien avec l'exercice de corroboration en 2014 ainsi que les prévisions, sur deux ans, de retraits d'actifs.

[366] En conséquence, la Régie autorise les montants de 1 010,0 M\$ pour l'année de base 2013 et de 1 075,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014, au titre de la charge d'amortissement.

[367] Par ailleurs, la Régie juge intéressant le point de vue de l'ACEFO quant à la pertinence d'introduire, dans le ratio utilisé pour la détermination des retraits d'actifs, une distinction dans l'historique des catégories d'investissement. En effet, les mises en exploitation ont un impact différent sur le volume des retraits d'actifs selon qu'elles se rapportent à des investissements en pérennité ou en croissance. Au présent dossier, la prise en compte de la prévalence des investissements en croissance des besoins pour l'année 2014 a eu pour effet une réduction de 25 % du résultat obtenu par la méthode du ratio.

[368] La Régie est d'avis que la méthode d'établissement du ratio moyen Retraits bruts/mises en exploitation doit être ajustée afin d'inclure la distinction entre les catégories d'investissements dont la catégorie « Croissance des besoins ». **Elle ordonne au Transporteur de présenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une proposition à cet effet.**

⁷⁸ Pièce A-0047, p. 137.

⁷⁹ Pièce C-HQT-0115, p. 6.

4.3.4 TAXES ET AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE

[369] Le Transporteur prévoit les montants de 89,7 M\$ pour l'année de base 2013 et 92,7 M\$ pour l'année témoin projetée 2014 au chapitre de la taxe des services publics et des taxes municipales et scolaires. La légère croissance de ces deux taxes par rapport à l'année historique 2012 s'explique, selon le Transporteur, par les mises en exploitation de nouvelles immobilisations.

[370] La Régie autorise, au titre des « Taxes », les montants de 89,7 M\$ pour l'année de base 2013 et de 92,7 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[371] Le Transporteur soumet, pour les « Autres revenus de facturation interne », des montants respectifs de 39,4 M\$ et 42,8 M\$ pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014. Ces montants ont été ajustés en fin d'année 2013, à 39,7 M\$ et 43,3 M\$.

[372] La Régie autorise, au titre des « Autres revenus de facturation interne », les montants de 39,7 M\$ pour l'année de base 2013 et de 43,3 M\$ pour l'année témoin projetée 2014⁸⁰.

4.4 FRAIS CORPORATIFS, INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE

4.4.1 FRAIS CORPORATIFS

[373] Les frais corporatifs correspondent aux coûts de fonctionnement engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités d'affaires en particulier, mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble.

[374] Le Transporteur indique que la répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie dans sa décision D-2005-50⁸¹. Pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, le Transporteur établit sa quote-part des frais

⁸⁰ Pièce C-HQT-013, p. 4.

⁸¹ Dossier R-3549-2004 Phase 1, p. 37.

corporatifs à 33,3 M\$ et à 31,7 M\$ respectivement, comparativement à 28,2 M\$ pour l'année historique 2012 et à 27,8 M\$ pour l'année historique 2011.

[375] Le Transporteur explique l'augmentation des frais corporatifs (excluant le coût de retraite) par l'inflation ainsi que par l'accroissement de la quote-part qui lui est attribuable, en raison de l'augmentation des investissements en immobilisations. Par ailleurs, le montant de l'année témoin projetée 2014 connaît une baisse relative par rapport à l'année de base 2013. Cette diminution s'explique par l'intégration des activités reliées aux ressources humaines à la facturation interne⁸².

[376] Selon l'AQCIE/CIFQ, eu égard à l'historique des dernières années et aux réductions potentielles de frais découlant du dernier budget provincial, la prévision des frais corporatifs pour 2013 devrait s'établir au niveau du montant réel de 2012. Le Demandeur recommande ainsi une réduction de 5,1 M\$.

[377] Pour 2014, l'AQCIE/CIFQ recommande un montant de 27,3 M\$, soit une réduction de 4,4 M\$ au montant proposé par le Transporteur. Le Demandeur allègue l'intention annoncée du Transporteur de transférer des frais corporatifs des ressources humaines à la facturation interne. Le Demandeur estime ce transfert à 0,9 M\$.

[378] La FCEI soutient que la progression des frais corporatifs nets du coût de retraite et des activités reliés aux ressources humaines, passant de 26,7 M\$ en 2012 à 28,7 M\$ en 2014, soit une progression de 9,1 % sur deux ans, n'est pas justifiée⁸³.

[379] Étant donnée la stabilité, voire la décroissance soutenue des frais corporatifs depuis plusieurs années, la FCEI recommande une réduction de 2,6 M\$ en 2013 et de 2,4 M\$ en 2014. L'intervenante propose ainsi de reconduire le budget 2012 pour ces deux années et de reconnaître l'augmentation prévue du coût de retraite⁸⁴.

⁸² Pièce C-HQT-0065, p. 11.

⁸³ Pièce C-FCEI-0015, p. 34.

⁸⁴ Pièce C-FCEI-0013, p. 33.

[380] Le tableau suivant présente l'évolution des frais corporatifs, pour Hydro-Québec dans son ensemble et pour le Transporteur.

TABLEAU 20
PROGRESSION DES FRAIS CORPORATIFS POUR LA PÉRIODE 2008-2014

Frais corporatifs <i>En millions de dollars</i>	2008	2009	2010	2011	2012 Année historique	2013 Année de base	2014 Année témoin
Hydro-Québec							
Année témoin (de base pour 2013)	129,9	134,7	139,2	133,8	123,3	107,3	102,4
Année historique	115,4	105,4	99,0	96,9	96,1		
Écarts entre témoin et historique	14,5	29,3	40,2	36,9	27,2		
	11%	22%	29%	28%	22%		
Quote-part (QP) du Transporteur							
QP réelle (prévue pour 2013 et 2014)	27%	28%	27%	29%	29%	31%	31%
Année témoin (de base pour 2013)	34,4	37,4	38,3	38,3	35,5	33,3	31,7
Année historique	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2		
Écarts entre témoin et historique	2,2	8,8	10,7	10,5	7,3		
	6%	24%	28%	27%	21%		

Tableau établi à partir des dossiers R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

[381] Dans sa décision D-2012-059⁸⁵, la Régie considérait peu probable que la baisse des montants historiques, amorcée depuis 2008, se transforme en une hausse annuelle moyenne de 14,3 % pour la période 2010-2012. Dans le présent dossier, la Régie constate que les frais corporatifs n'ont effectivement pas augmenté au cours de cette période.

[382] La Régie note une surestimation récurrente de plus de 20 % des frais corporatifs depuis 2009. Elle juge élevée les prévisions du Transporteur pour les années 2013 et 2014 et juge qu'il n'en a pas démontré la justesse.

[383] Aux fins d'établir le montant des frais corporatifs, la Régie considère le montant de l'année historique 2012, ajusté des trois éléments, soit les taux d'inflation de 1,5 % pour 2013 et 2,0 % pour 2014, la quote-part des frais corporatifs attribuable au Transporteur et la réduction prévue des frais corporatifs de 4,6 % en 2014.

⁸⁵ Dossier R-3777-2011, p. 72.

[384] **En conséquence, la Régie autorise, au titre des « Frais corporatifs », un montant de 30,2 M\$ pour l'année de base 2013 et un montant de 29,4 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.**

4.4.2 REVENUS D'INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE (AUTRES REVENUS)

[385] Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont attribués de façon spécifique au Transporteur et au Distributeur. Pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur évalue respectivement leurs montants à 2,9 M\$ et à 2,6 M\$.

[386] La facturation externe correspond à des revenus d'importance mineure qui ne proviennent pas des activités de base du Transporteur. Le montant lié à la facturation externe est de 3,2 M\$ pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée 2014.

[387] **La Régie autorise, au titre des « Autres revenus », les montants globaux de 6,1 M\$ pour l'année de base 2013 et 5,8 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.**

5. BASE DE TARIFICATION

5.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

[388] Le Transporteur demande d'approuver une base de tarification de 17 201,6 M\$ pour l'année de base 2013 et de 17 959,0 M\$ pour l'année témoin projetée 2014. Il demande à la Régie de reconnaître comme prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité, les actifs mis en exploitation au cours de chacune de ces deux années ainsi que les actifs déjà en exploitation.

[389] La base de tarification pour l'année de base 2013 augmente de 307,5 M\$ par rapport à l'année historique 2012. Elle représente, par rapport à la base de tarification autorisée pour l'année 2012, une diminution de 85,9 M\$.

[390] La base de tarification de l'année témoin projetée 2014 augmente de 757,4 M\$ par rapport à l'année de base 2013.

[391] De 2011 à 2014, la moyenne des 13 soldes passe de 16,6 G\$ à 18,0 G\$, soit une croissance de 8 % sur trois ans.

[392] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification pour la période 2011-2014.

TABLEAU 21
ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2011-2014

<i>En millions de dollars</i> <i>Moyenne des 13</i> <i>soldes</i>	2012 autorisé D-2012-066 reclassé	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base		Variation 2013 de base vs 2012 historique		Variation 2013 de base vs 2011 historique	
Immobilisations corporelles											
en exploitation	16 827,3	16 107,7	16 432,4	16 729,9	17 532,4	802,5	5%	297,5	2%	622,2	4%
Actifs incorporels	390,8	386,6	410,2	421,0	455,4	34,4	8%	10,8	3%	34,4	9%
Autres éléments	(96,9)	(48,1)	(86,4)	(90,1)	(169,1)	(79,0)	88%	(3,7)	4%	(42,0)	87%
Fonds de roulement	166,2	154,0	137,9	140,8	140,3	(0,5)	0%	2,9	2%	(13,2)	-9%
ATPC / PTPC		274,3									
Écart arrondissements	0,1										
Total	17 287,5	16 874,5	16 894,1	17 201,6	17 959,0	757,4	4%	307,5	2%	327,1	2%

Tableau établi à partir des pièces C-HQT-0031, C-HQT-0032, C-HQT-0033, C-HQT-0034 et C-HQT-0104. Les termes « Dépenses non amorties et autres actifs » sont remplacés par « Autres éléments ».

[393] Pour l'année 2012, la base de tarification autorisée tient compte des reclassements d'actifs entre les immobilisations corporelles, les actifs incorporels et les « Autres éléments ».

[394] **La Régie approuve, aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification proposée par le Transporteur pour l'année de base 2013 et celle de l'année témoin projetée 2014, sous réserve des dispositions contenues dans la présente décision.**

[395] **La Régie demande au Transporteur de déposer au plus tard le 14 mars 2014 à 12 h, pour approbation par la Régie, les données de sa base de tarification pour chacune des deux années 2013 et 2014, ajustées en fonction de la présente décision.**

5.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

[396] Les immobilisations corporelles en exploitation représentent près de 98 % de la base de tarification. Pour l'année de base 2013, le Transporteur prévoit un montant de 16 729,9 M\$, soit une hausse de 297,5 M\$, ou 2 %, par rapport à l'année historique 2012 et de 622,2 M\$, ou 4 %, par rapport à l'année historique 2011. Comparée au montant reclassé de l'année autorisée 2012, il s'agit plutôt d'une diminution de 97,4 M\$ ou de 1 %.

[397] Pour l'année témoin projetée 2014, les immobilisations corporelles en exploitation totalisent 17 532,4 M\$, soit une hausse de 802,5 M\$, ou 5 %, par rapport à l'année de base 2013 et de 1 100,0 M\$, ou 7 %, par rapport à l'année historique 2012.

[398] Le tableau suivant présente l'évolution des immobilisations corporelles en exploitation de la base de tarification, pour la période 2011-2014. La valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation passe de 16,1 G\$ en 2011 à 17,5 G\$ en 2014. Il s'agit d'une croissance de 1,4 G\$, soit 9 % sur trois ans.

TABLEAU 22
ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION 2011-2014

<i>En millions de dollars</i> <i>Moyenne des 13 soldes</i>	2012 autorisé D-2012-066 reclassé	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base	Variation 2013 de base vs 2012 historique	Variation 2013 de base vs 2011 historique
Immobilisations corporelles en exploitation								
Postes	9 585,5	9 076,8	9 245,1	9 401,8	9 965,5	563,7	156,7	325,0
Lignes	5 889,1	5 745,9	5 803,0	5 855,6	5 991,8	136,2	52,6	109,7
Autres actifs de réseau	397,6	344,6	440,6	495,3	561,9	66,6	54,7	150,7
Actifs de soutien	314,1	340,5	347,8	346,3	341,8	(4,5)	(1,5)	5,8
Télécommunications	641,0	599,9	595,9	630,9	671,4	40,5	35,0	31,0
	16 827,3	16 107,7	16 432,4	16 729,9	17 532,4	802,5 5%	297,5 2%	622,2 4%

Tableau établi à partir des pièces C-HQT-0031, C-HQT-032, C-HQT-034 et C-HQT-0104.

[399] Les mises en exploitation d'immobilisations corporelles, nettes des contributions des clients, totalisent 1 623,6 M\$ pour l'année de base 2013 et 2 346,4 M\$ pour l'année témoin 2014.

5.2.1 DÉMANTÈLEMENT, ENLÈVEMENT ET REMISE EN ÉTAT DE SITES

[400] Pour l'année de base 2013, le montant des immobilisations corporelles comprend des coûts de 48,1 M\$ relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de 18 sites de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel. Le Transporteur précise qu'il a l'obligation juridique de démanteler et de remettre en état un site en cas de cessation permanente d'activités de transformation. L'année prévue de démantèlement se situe entre 2014 et 2021.

[401] Le Transporteur mentionne que le moment et les coûts associés aux actions éventuelles de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site des nouveaux actifs à construire sont inconnus à la date du dépôt d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi. C'est au moment où ces facteurs sont connus, soit vers la fin de la durée d'utilité des actifs, que les coûts estimatifs sont actualisés et ajoutés à la base de tarification qui est sujette à autorisation, selon les normes comptables et les méthodes ou principes réglementaires en vigueur⁸⁶.

[402] Le Transporteur allègue que les estimations des montants qu'il devra déboursier sont effectuées et révisées annuellement par les fournisseurs de service, qui effectueront les démantèlements et la remise en état des sites.

[403] Le Transporteur précise que, lorsqu'il y a une décision de cessation permanente d'activités de transformation sur un site, la valeur actuelle des coûts de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de ce site, si celle-ci peut être raisonnablement estimée, est ajoutée au coût des immobilisations existantes. L'exercice de caractérisation environnementale se fait normalement dans les six mois suivant la mise hors tension du poste, soit après la cessation d'activités de transformation.

[404] Le GRAME recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il inscrive l'estimation des coûts de réhabilitation de sites à titre de passifs, conformément à la norme IAS 37 et à la décision D-2012-021⁸⁷.

[405] Le GRAME allègue un problème d'interprétation de la part du Transporteur quant aux pratiques réglementaires autorisées par la Régie.

⁸⁶ Pièce C-HQT-0065, p. 30.

⁸⁷ Pièce C-GRAME-0017.

[406] SÉ/AQLPA, appuyé par le GRAME, recommande à la Régie de demander au Transporteur de lui soumettre pour approbation un calendrier qui permettra la caractérisation et l'évaluation des coûts de remise en état de l'ensemble de ses sites non caractérisés encore, ainsi qu'une évaluation des coûts prévus pour chaque année de cette caractérisation de sites.

[407] SÉ/AQLPA recommande également que cette caractérisation soit dorénavant effectuée au préalable pour tout nouvel investissement et que son coût soit incorporé à celui de l'actif dès sa mise en service.

[408] En audience, le Transporteur rappelle qu'il n'a pas d'obligation implicite, à cet égard, au sens des IFRS et que le vérificateur externe d'Hydro-Québec partage cette opinion⁸⁸.

[409] Après examen de la preuve soumise au dossier, la Régie est d'avis que le Transporteur applique correctement les traitements comptables et réglementaires relatifs aux coûts visés dans la présente section. En conséquence, elle ne retient pas les recommandations du GRAME et de SÉ/AQLPA.

[410] La Régie estime que les conclusions du GRAME et de SÉ/AQLPA sont erronées quant à l'interprétation à donner aux normes comptables et à celle des pratiques réglementaires applicables. De plus, l'exemple fourni par SÉ/AQLPA est hors contexte et non pertinent à l'enjeu soulevé.

[411] Par ailleurs, la Régie constate que le niveau d'information déposée par le Transporteur quant aux coûts associés aux actions de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de sites n'est pas suffisamment détaillé lors de la demande d'inclusion à la base de tarification. La Régie est d'avis que le Transporteur doit fournir plus de précisions à cet égard.

[412] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de déposer une ventilation des coûts inscrits à la base de tarification pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites ainsi que l'année prévue de démantèlement, pour chacun des sites visés par une cessation prévue d'activités de transformation.

⁸⁸ Pièce A-0042, p. 154.

5.2.2 FIABILITÉ DES PROJECTIONS

[413] Le Transporteur évalue le degré de précision de la base de tarification pour la période 2010-2012, en moyenne à 98,4 % par année. De plus, le Transporteur mentionne que, pour les éléments sous son contrôle, l'écart volume relié aux mises en exploitation a un impact annuel moyen sur le rendement de la base de tarification de 11,8 M\$, soit 0,4 % du revenu requis autorisé⁸⁹.

[414] Le Transporteur explique que ses prévisions de mises en service sont basées sur un processus rigoureux et détaillé :

- les prévisions d'investissement et de mises en exploitation ainsi que les dates de mises en service sont réévaluées pour chaque composante de projet dans le cadre de la préparation du dossier tarifaire;
- les objectifs individuels des gestionnaires chez Hydro-Québec Équipement (HQÉ) prennent en considération l'échéancier des travaux majeurs;
- les membres du comité de gestion du Transporteur font le suivi de la réalisation des mises en service et valident les prévisions.

[415] De plus, le Transporteur indique que l'amélioration de ses processus et de ses outils de travail contribuent à améliorer les prévisions. À cet effet, il présente quelques éléments d'amélioration continue, tels que :

- l'implantation d'un système informatique en 2010;
- la standardisation de certains actifs et équipements;
- l'autorisation de projets plus tôt dans le processus;
- l'implantation d'un système d'ordonnancement des travaux.

[416] Le Transporteur présente également quelques éléments d'amélioration continue chez HQÉ, soit :

- la détermination d'une stratégie de mise en service plus tôt dans le processus;

⁸⁹ Pièce A-0041, p. 122.

- la coordination entre les partenaires d'affaires;
- l'analyse des risques plus tôt dans le processus.

[417] Le Transporteur précise que le programme informatique implanté en 2010 permet d'effectuer des prévisions de mises en service sur une base plus détaillée qui intègre l'analyse des prévisions effectuées par le passé.

[418] La standardisation de certains actifs et équipements facilite les prévisions puisqu'un même type d'équipement peut être utilisé soit pour une intervention en maintenance, en pérennité ou en croissance à plusieurs endroits sur le réseau⁹⁰.

[419] En ce qui a trait à l'autorisation de projets plus tôt dans le processus, le Transporteur explique que cette initiative, mise en place en 2013, vise à ce que les projets soient, au minimum, en phase de recommandation dix-huit mois avant la date de fin de l'année témoin projetée, ce qui permet une proposition d'affaires détaillée et plus près de la réalité.

[420] Le Transporteur indique également que la stratégie de mise en service est dorénavant intégrée comme information dans le document interne de recommandation aux différents paliers décisionnels, ce qui permet une meilleure prévision⁹¹.

[421] Le Transporteur précise que l'année 2012, de par son caractère atypique, ne permet pas de porter un jugement sur l'acuité des prévisions de 2013 et 2014⁹². Selon lui, l'année 2012 a été affectée de quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact considérable sur le degré de précision des mises en service.

[422] Pour l'année 2014 plus spécifiquement, le Transporteur souligne qu'il suit de très près le projet de raccordement des centrales de La Romaine, dont la mise en service partielle est toujours prévue en août 2014⁹³.

[423] Le Transporteur précise qu'il applique également un facteur de retard (ou de glissement) dans les prévisions des mises en service, en sus des facteurs de modération

⁹⁰ Pièce A-0041, p. 126.

⁹¹ Pièce A-0046, p. 195 à 199.

⁹² Pièce C-HQT-0065, p. 32 à 34.

⁹³ Pièce A-0046, p. 247.

déjà intégrés dans la préparation du plan d'investissement. Cette mesure permet de considérer l'éventualité que les mises en service prévues en 2014 aient lieu au cours de l'année subséquente. Le Transporteur a ainsi réduit, pour l'année témoin projetée 2014, ses prévisions budgétaires de mises en service d'un montant de 295 M\$.

[424] Pour ce qui est des retraits d'actifs, le Transporteur a diminué ses prévisions de 20 M\$ afin de tenir compte des tendances historiques⁹⁴.

[425] L'AQCIE/CIFQ constate qu'une part importante du trop-perçu réalisé en 2012 découle d'une surestimation de la base de tarification. Cette surestimation provient essentiellement de mises en service reportées ou évaluées à des coûts inférieurs aux montants budgétés.

[426] Le Demandeur note qu'en raison de la croissance des investissements en 2013 et 2014, de tels écarts pourraient être appelés à augmenter. Puisque le fonctionnement du futur mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) n'est pas encore connu, l'AQCIE/CIFQ recommande, pour des motifs d'équité, la mise en place d'un compte d'écart relatif aux impacts liés à la surestimation de la base de tarification.

[427] À défaut d'instaurer un compte d'écart, l'AQCIE/CIFQ est d'avis qu'une réduction de la base de tarification et de la charge d'amortissement correspondante s'impose pour chacune des années 2013 et 2014. En se basant sur la surestimation moyenne de la base de tarification historique au cours de la période 2008-2012, le Demandeur recommande, pour les années 2013 et 2014, une réduction de 200 M\$ de la base de tarification et une baisse de 10 M\$ de la charge d'amortissement. Sa proposition permettrait de mieux prévoir les coûts à inclure aux tarifs des années appropriées et de limiter ainsi les transferts intergénérationnels.

[428] En ce qui a trait à la recommandation liée au compte d'écart, le Transporteur est d'avis que l'utilisation d'une telle approche transférerait entièrement le risque à la clientèle. Selon le Transporteur, il est le mieux placé pour gérer ce risque.

[429] De plus, le Transporteur indique qu'avant de mettre en place un compte d'écart, deux critères doivent être satisfaits. Le premier porte sur la présence d'une situation problématique, soumise à des aléas qui échappent à son contrôle ou à celui de ses clients.

⁹⁴ Pièce A-0046, p. 243.

Le second critère requiert que les aléas et leurs impacts soient significatifs. Selon le Transporteur, puisque ces critères ne sont pas respectés, les demandes de création de compte d'écart doivent être rejetées.

[430] Enfin, le Transporteur affirme que la recommandation de l'AQCIE/CIFQ de réduire la base de tarification d'un montant de 200 M\$ est inéquitable puisque le Demandeur ne souligne que les écarts positifs. L'équité exigerait qu'un même traitement s'applique également aux écarts négatifs. À cet égard, le Transporteur souligne les écarts défavorables liés à la charge d'amortissement⁹⁵.

[431] Selon l'ACEFO, même si l'expérience passée peut orienter la réflexion, il convient d'examiner les conditions qui peuvent faire en sorte que les mises en service projetées ne se réalisent pas ou que les projections soient indûment optimistes. À cet égard, l'intervenante mentionne le contexte actuel dans l'industrie de la construction, l'évolution des conditions économiques et les retards de 2012 qui doivent être rattrapés.

[432] L'ACEFO recommande également de créer un compte d'écart lié aux mises en service projetées et à celles réalisées pour 2014.

[433] Selon la FCEI, la réduction de 295 M\$, associé au facteur de retard et de glissement, s'applique aux mises en exploitation avant leur inclusion à la base de tarification. Considérant que les mises en exploitation se font surtout vers la fin de l'année, la FCEI estime à environ 30 M\$ l'impact sur la base de tarification. Selon l'intervenante, cet impact est très inférieur aux écarts observés dans les dernières années⁹⁶.

[434] La FCEI apporte également une nuance sur le pourcentage de précision de la base de tarification. Selon l'intervenante, le montant de la base de tarification prévue pour une année comprend une part importante qui est déjà connue, soit la valeur réelle 2012.

[435] SÉ/AQLPA souligne également les écarts de prévision liés aux mises en exploitation. L'intervenant considère les explications du Transporteur pour l'année 2012 crédibles, mais insuffisantes pour ce qui est de la fréquence et la récurrence de tels écarts.

⁹⁵ Pièce A-0055, p. 32 à 34, et 38.

⁹⁶ Pièce A-0047, p. 147 à 150.

[436] SÉ/AQLPA demande un suivi des écarts constatés de manière récurrente depuis plusieurs années entre les mises en exploitation prévues et celles réalisées. Ce suivi devrait identifier les causes de ces écarts et le risque lié à la discontinuité de service ou de baisse de qualité de service du Transporteur afin d'éviter des conséquences à ces égards. Le suivi devrait également faire mention de remèdes afin de réduire l'occurrence de tels écarts.

Opinion de la Régie

[437] Le tableau suivant présente les écarts de prévision associés à la base de tarification ainsi que leur impact sur le revenu requis, pour la période 2008-2012.

TABLEAU 23
ÉCARTS DE PRÉVISION ASSOCIÉS À LA BASE DE TARIFICATION

Base de tarification	2008	2009	2010	2011	2012
<i>En millions de dollars</i>					
Écarts de prévision					
Mises en exploitation projetées vs réelles	non déterminé		(99,0)	308,6	575,0
Degré de précision - MEE projetées vs réelles	non déterminé		96%	89%	80%
Moyenne des 13 soldes de la base de tarification	252,2	134,8	(167,8)	314,8	393,4
Degré de précision - base de tarification autorisée vs réelle	97,8%	99,6%	100,9%	98,4%	97,7%
Impacts sur le revenu requis autorisé					
Effet sur le rendement autorisé dû à l'écart volume	27,0	5,4	(11,6)	20,2	26,9
Amortissement lié à la base de tarification et les taxes	11,1	(14,6)	(7,0)	(0,6)	45,2
CNE			<i>non déterminé</i>		

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0065, p. 26 et 35 et du dossier R-3777-2011, pièce B-0057, p. 40.

[438] En 2012, le degré de précision de la base de tarification a décliné pour atteindre 97,7 %, soit un niveau comparable à celui de 2008.

[439] Dans le dossier tarifaire 2009, la Régie constatait déjà que la base de tarification réelle s'avérait inférieure de 217 M\$ en moyenne annuellement, par rapport aux montants

autorisés. Elle jugeait nécessaire de réduire la base de tarification d'un montant de 100 M\$⁹⁷.

[440] À la suite de cette décision, les prévisions relatives aux mises en exploitation et à la base de tarification ont connu une certaine amélioration en 2009 et 2010 qui ne s'est toutefois pas maintenue au cours des années 2011 et 2012.

[441] Dans sa décision D-2010-032, la Régie réitérait sa préoccupation à l'égard de la base de tarification :

« [314] La Régie considère que la justesse des prévisions du Transporteur constitue un enjeu important, notamment dans le contexte de l'approche de l'année témoin projetée. La Régie en a d'ailleurs souligné l'importance dès la décision D-99-120 qui autorisait ce principe réglementaire comme base d'établissement des tarifs du Transporteur.

[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 quant à certains écarts sont générales et peu détaillées »⁹⁸.

[les notes de bas de page ont été omises]

[442] La Régie considère que la fiabilité des projections reliées aux mises en exploitation est un enjeu récurrent. Cette fiabilité est particulièrement importante au présent dossier en raison de l'ampleur des montants projetés, soit des mises en service prévues en 2013 et

⁹⁷ Dossier R-3669-2008 Phase 1, décision D-2009-015, p. 70.

⁹⁸ Dossier R-3706-2009, p. 77.

2014, incluses à la base de tarification et totalisant près de 4 G\$, soit quasiment le double de celles réalisées en 2011 et 2012.

[443] Selon la Régie, le degré de précision établi par le ratio Base de tarification autorisée/base de tarification réelle est peu pertinent pour mesurer l'acuité des prévisions de mises en exploitation du Transporteur car le montant de la base de tarification autorisé d'une année donnée est composé en quasi-totalité du montant de la base de tarification historique de l'année précédente. Il est donc logique que le ratio avoisine les 100 %.

[444] Selon la Régie, l'acuité des projections de la base de tarification se mesure davantage par le ratio Mises en exploitation projetées/mises en exploitation réelles pour une année donnée. À cet égard, la Régie juge préoccupant le degré de précision révélé par ce ratio qui se situe autour de 88 % pour la période 2010-2012.

[445] À l'instar des participants, la Régie observe que les mises en exploitation projetées 2012 étaient supérieures de 575,0 M\$ à celles réalisées au cours de cette année-là. Conséquemment, l'impact sur le revenu requis se traduit par un excédent de rendement important, favorable au Transporteur, évalué à 72 M\$ (et à 102 M\$ en considérant l'effet du taux d'intérêt)⁹⁹. Cette évaluation ne tient pas compte de l'impact sur les CNE lié à la surévaluation de la croissance du réseau.

[446] De plus, une part importante des mises en service projetées vise des projets en pérennité qui sont complexes à planifier et qui posent un défi au niveau des prévisions. En outre, près d'1 G\$ de mises en exploitation prévues dépendent d'Hydro-Québec dans ses activités de production (HQP ou le Producteur) pour le projet de La Romaine et de promoteurs privés pour les parcs éoliens.

[447] La justesse des prévisions du Transporteur mérite une attention particulière puisque 75 % des mises en exploitation se réalisent dans le dernier trimestre et 50 % en décembre¹⁰⁰.

[448] Dans le présent dossier, la Régie note les efforts déployés et actions mises en place par le Transporteur afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions budgétaires reliées à la base

⁹⁹ Pièce C-HQT-0065, p. 26.

¹⁰⁰ Pièce A-0041.

de tarification. La Régie constate également que le Transporteur applique un facteur de glissement aux mises en service de l'année 2014.

[449] Toutefois, l'examen des cinq dernières années fait ressortir le maintien d'importants écarts entre les montants projetés et réels des mises en service. La Régie observe une surestimation récurrente année après année, hormis pour l'année 2010 où l'écart de prévision est défavorable.

[450] La Régie constate une surévaluation moyenne de la base de tarification pour la période 2008-2012 de 185 M\$. En ce qui concerne l'ampleur de l'écart de prévision de 393 M\$ de l'année 2012, la Régie comprend que certains événements particuliers dont, notamment, les bris non prévus des transformateurs de courant, aient pu altérer l'acuité des prévisions. Toutefois, la Régie juge que ces événements ne peuvent justifier la totalité de l'écart. Par ailleurs, même sans considérer l'année 2012 de la période, l'écart moyen de la base de tarification se chiffre à 133 M\$.

[451] De plus, dans le cas particulier de l'appel d'offres A/O 2005-03, les montants des mises en service sont de 276,9 M\$ en 2013 et de 133,4 M\$ en 2014. La Régie note que le Transporteur n'identifie aucun facteur de retard en particulier. Cependant, il ne peut être ignoré que certains facteurs de retard vécus précédemment, tels que l'opposition du milieu et les contestations judiciaires, pourraient se répéter. De plus, la Régie comprend de la preuve au dossier que les difficultés expérimentées avec les équipementiers pourraient s'appliquer également pour cet appel d'offres.

[452] Par conséquent, la Régie réduit la base de tarification de l'année témoin projetée 2014 d'un montant de 100 M\$.

[453] Par ailleurs, dans sa décision D-2014-018, la Régie a retiré les montants associés aux investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes et à la modernisation des liaisons optiques dans la catégorie « Maintien des actifs »¹⁰¹.

[454] La Régie demande au Transporteur de tenir compte, dans l'établissement de sa base de tarification 2014, de cette réduction du budget d'investissement pour les projets de 25 M\$ et moins, en conformité avec la décision D-2014-018.

¹⁰¹ Dossier R-3855-2013, p. 20.

[455] Quant à l'année de base 2013, la Régie considère que les prévisions devraient être plus fiables, du fait qu'elles sont basées sur quatre mois réels et huit mois projetés. Cependant, elle retient l'affirmation du Transporteur à l'effet que la réalisation des mises en exploitation du poste Bélanger sera décalée¹⁰².

[456] Conséquemment, la Régie autorise le montant demandé par le Transporteur pour la base de tarification 2013, à l'exception du montant associé à la mise en service du poste Bélanger, estimé à 4,8 M\$ selon la moyenne des 13 soldes¹⁰³.

[457] En ce qui a trait au compte d'écart demandé par l'AQCIE/CIFQ et l'ACEFO, considérant notamment la décision de réduire la base de tarification projetée pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, la Régie ne croit pas pertinent de donner suite à cette proposition relative à la création d'un compte d'écart pour la base de tarification.

[458] Enfin, la Régie constate que plusieurs informations utiles quant à la fiabilité des prévisions reliées aux mises en exploitation prévues pour 2013 et 2014 ont été fournies en réponse aux demandes de renseignements et lors de l'audience.

[459] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires et dès le dépôt initial de sa proposition tarifaire, d'inclure dans sa preuve une justification des écarts historiques et, le cas échéant, de présenter les améliorations apportées au processus d'élaboration des prévisions budgétaires.

[460] De plus, advenant des reclassements entre les composantes de la base de tarification pour une année donnée, la Régie demande au Transporteur de déposer la base de tarification autorisée reclassée pour l'année concernée.

[461] La Régie demande également au Transporteur d'ajouter, dans ses prochains rapports annuels, l'analyse comparative des bases de tarification projetée et réelle établies en fonction de la moyenne des 13 soldes mensuels.

¹⁰² Pièce A-0042, p. 101 et 102.

¹⁰³ Pièce C-HQT-0030 : mise en exploitation prévue de 31,3 M\$ x 2/13.

5.3 ACTIFS INCORPORELS, AUTRES ÉLÉMENTS ET FONDS DE ROULEMENT

[462] Les « Actifs incorporels » comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Au cours de la période 2011-2013, la moyenne des 13 soldes de ces actifs passe de 386,6 M\$ en 2011 à 421,0 M\$ en 2013, soit une augmentation de 34,4 M\$. La hausse moyenne annuelle sur la période est de 4 %. Pour 2014, le Transporteur projette un montant de 455,4 M\$, soit une hausse subséquente de 34,4 M\$ ou 8 % par rapport à l'année 2013.

[463] Le Transporteur prévoit mettre en exploitation, en 2013, le premier volet de l'implantation du programme OSM (Optimiser les Systèmes et processus de Maintenance des actifs), au montant autorisé de 32,4 M\$.

[464] Pour les projets d'actifs incorporels dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, le Transporteur prévoit des mises en exploitation totalisant 30,4 M\$ en 2013 et 48,8 M\$ en 2014.

[465] Les « Autres éléments » comprennent les « Actifs réglementaires », les « Contributions internes et autres » ainsi que le « Remboursement gouvernemental à recevoir par le Transporteur », en lien avec la tempête de verglas survenue en janvier 1998.

[466] L'évolution des « Autres éléments » s'explique essentiellement par les contributions du Distributeur pour le premier appel d'offres éoliennes, évaluées à 30,4 M\$, et par le retour de contribution de 20,9 M\$ à la suite du raccordement permanent du client minier Éléonore, ainsi que par les contributions du Producteur pour l'intégration des centrales Eastmain-1A et La Sarcelle en 2013 évaluées à 40,2 M\$ et du complexe de La Romaine en 2014 évaluée à 82,3 M\$.

[467] Le « Fonds de roulement » comprend l'« Encaisse réglementaire » et les « Matériaux et autres ». L'évolution de cette composante s'explique par une diminution de la rubrique « Matériaux et autres » qui passe de 96,7 M\$ en 2011 à 78,4 M\$ en 2014.

5.4 MISES EN EXPLOITATION

[468] Le Transporteur dépose un tableau décrivant l'impact global des mises en exploitation sur les écarts entre les bases de tarification réelle et autorisée, sur le rendement de la base de tarification ainsi que sur l'amortissement et les taxes.

[469] En suivi de la décision D-2012-059¹⁰⁴, le Transporteur présente également la relation entre les mises en exploitation réelles et projetées et les bases de tarification autorisées pour les années historiques 2010 à 2012.

[470] Selon le Transporteur, cette relation doit être analysée sur une période de deux ans, soit l'année de base et l'année témoin projetée des bases de tarification autorisées, en fonction de la moyenne des 13 soldes mensuels des actifs composant la base de tarification, afin de bien mesurer l'effet réel des écarts de volume sur les revenus requis. À ces fins, le Transporteur indique qu'il ajoutera cette analyse dans le cadre de ses prochains rapports annuels¹⁰⁵.

[471] Pour les années historiques 2011 et 2012, les mises en exploitation d'immobilisations corporelles réelles, nettes des contributions des clients, s'élèvent respectivement à 1 261,7 M\$ et 1 041,6 M\$. Comparativement aux montants autorisés de 1 478,5 M\$ pour 2011 et 1 399,8 M\$ pour 2012, la Régie constate un écart favorable au Transporteur de 308,6 M\$ pour 2011 et de 575,0 M\$ pour 2012¹⁰⁶.

[472] Plus spécifiquement pour l'année 2012, le Transporteur renvoie à sa réponse aux demandes de renseignements de la Régie déposée dans le cadre du rapport annuel 2012, expliquant les écarts entre les bases de tarification réelle et autorisée, selon la moyenne des 13 soldes, dont :

- 93,3 M\$ sont expliqués par le report de mises en service de parcs éoliens dû aux délais des promoteurs privés;
- 87,1 M\$ sont expliqués par le report de mises en service des centrales Eastmain-1A et La Sarcelle (retard dans les travaux du turbinier dû à des problèmes techniques);

¹⁰⁴ Dossier R-3777-2011.

¹⁰⁵ Pièce C-HQT-0104, p. 12.

¹⁰⁶ Pièce C-HQT-0030, p. 6 et 7.

- répercussion sur l'échéancier de projets en raison des zones d'accès limités dans plusieurs postes (urgence de remplacer les transformateurs de mesure).

[473] Le Transporteur précise qu'en ce qui a trait au retard du Producteur pour le projet Eastmain 1A-La Sarcelle, le problème rencontré par le turbinier est assez rare, d'où le caractère *atypique* de l'année 2012.

[474] Questionné au sujet des parcs éoliens, le Transporteur mentionne les raisons invoquées par les promoteurs privés pour justifier les retards dans les mises en service :

- opposition du milieu et contestations judiciaires;
- retards dans la construction des installations du poste de départ et du réseau collecteur;
- délais attribuables à la correction de non-conformités;
- enjeux d'approvisionnement auprès des équipementiers¹⁰⁷.

[475] Le Transporteur précise que l'acceptation sociale des parcs éoliens dans les milieux n'est pas une chose simple. Selon lui, cette problématique risque d'être rencontrée de nouveau.

[476] Le fait que plusieurs parcs éoliens aient été construits durant les mêmes années a créé une forte pression sur les équipementiers. Pour les prochaines années, le Transporteur prévoit un plus grand étalement dans le temps pour la construction des parcs éoliens que celui observé pour ceux résultant du premier appel d'offres ainsi que du deuxième actuellement en cours. Le Transporteur évoque un meilleur ordonnancement au niveau des équipementiers, ce qui devrait alléger la pression sur ces derniers.

[477] Le Transporteur précise que les dates de mise en service des parcs éoliens s'inscrivent à l'intérieur de la date garantie des livraisons convenue entre le promoteur et le Distributeur. Selon le Transporteur, il y a là une pression financière importante auprès des promoteurs à réaliser la livraison de leurs parcs éoliens afin d'éviter des pénalités.

[478] Par ailleurs, le Transporteur indique ne pas appliquer de pénalités aux producteurs pour les retards dans les mises en service.

¹⁰⁷ Pièce C-HQT-0104, p. 21.

[479] Selon le Transporteur, aucun facteur de retard, en particulier, n'est identifié pour les parcs éoliens. Cependant, le montant général de 100 M\$, appliqué comme facteur de glissement aux mises en service prévues en 2014, pourrait absorber, le cas échéant, une partie d'un retard éventuel rencontré dans les mises en service de tels projets.

[480] Le RNCREQ se dit favorable au développement de la production éolienne. Il veut s'assurer que les modalités relatives aux ajouts au réseau ne sont pas préjudiciables à cette filière de production, particulièrement en ce qui a trait à la contribution exigible du Distributeur. À cet égard, il recommande de ne pas intégrer les contributions du Distributeur liées aux appels d'offres A/O 2003-02 et A/O 2005-03 au revenu requis du Transporteur tant que la Régie ne s'est pas prononcée sur leur montant.

[481] Selon le Transporteur, la contribution du Distributeur de 30,4 M\$ a été inscrite dans la base de tarification 2014 pour le projet Matapédia, en application des règles actuelles. Il indique ne pas vouloir préjuger de la décision qui sera rendue à la suite de l'examen de la nouvelle Politique d'ajouts au réseau (la Politique d'ajouts) dont le dépôt à la Régie est prévu au premier trimestre 2014.

[482] En ce qui a trait à la contribution du Distributeur de 30,4 M\$ incluse à la base de tarification 2014 pour le projet Matapédia, la Régie rappelle que la détermination du montant final de cette contribution devra se faire dans le cadre du dossier générique prévu à la décision D-2011-039¹⁰⁸. La Régie ne donne pas suite à la recommandation du RNCREQ d'exclure, dans le présent dossier, ce montant de la base de tarification.

5.5 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN EXPLOITATION

[483] Pour la période 2011-2014, le Transporteur fait état de la réalisation de projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés.

[484] Pour les projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, le Transporteur présente la réalisation des projets inclus dans les enveloppes de projets antérieurement autorisés par la Régie.

¹⁰⁸ Dossier R-3738-2010, p. 109.

[485] De plus, le Transporteur décrit les additions de plus de 5 M\$ à la base de tarification pour les années 2011 à 2014.

[486] Le Transporteur mentionne que les mises en exploitation prévues pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 incluent les projets suivants non autorisés par la Régie à la date du dépôt de la preuve du Transporteur :

- Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres A/O 2009-02 : 2,5 M\$ pour l'année de base 2013 et 24,2 M\$ pour l'année témoin projetée 2014;
- Ajout d'un compensateur statique – Boucle de Montréal : 30,4 M\$ pour l'année témoin projetée 2014;
- Poste Abitibi – Remplacement de transformateurs : 4,6 M\$ pour l'année témoin projetée 2014;
- Sécurisation des installations – *North American Electric Reliability Corporation* (NERC) (norme CIP version 5) : 1,7 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[487] Le Transporteur allègue que, dans l'éventualité où l'un ou l'autre de ces projets ne serait pas autorisé par la Régie avant la présente décision, les montants afférents aux mises en service pertinentes, ci-haut mentionnées, seront retranchés des revenus requis de l'année concernée.

[488] La Régie constate qu'à la date de la présente décision aucun de ces projets n'a été autorisé en vertu de l'article 73 de la Loi.

[489] Conséquemment, la Régie exclut de la base de tarification 2013 le montant de 2,5 M\$ pour le projet relatif à l'intégration des parcs éoliens – Appels d'offres A/O 2009-02.

[490] De plus, la Régie exclut de la base de tarification 2014 le montant de 24,2 M\$ correspondant à l'appel d'offres A/O 2009-02 ainsi que les montants de 30,4 M\$ pour l'ajout d'un compensateur statique – Boucle de Montréal, de 4,6 M\$ pour le poste Abitibi et de 1,7 M\$ pour la sécurisation des installations – NERC.

[491] Conformément au changement de méthode comptable autorisé dans la présente décision, les montants à inscrire au CFR hors base, autorisés dans la

décision D-2011-039¹⁰⁹, seront les montants réellement encourus pour ces projets, et non les montants retranchés de la base de tarification.

5.6 POSTE CHOMEDEY

[492] Le Transporteur demande l'inclusion à la base de tarification des montants de 13,1 M\$ et de 13,0 M\$, pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 respectivement, pour les mises en exploitation prévues dans le projet du poste Chomedey.

[493] Le montant du projet d'investissement du poste Chomedey passe de 75,8 M\$¹¹⁰ à 100,7 M\$.

[494] Le Transporteur dépose au dossier la réponse fournie à la Régie dans le cadre du suivi administratif effectué pour ce projet et relative au dépassement de coûts anticipés. Selon cette réponse, une validation de l'ensemble du contenu du projet a été effectuée en 2012 et un nouvel échéancier de réalisation a été mis de l'avant, échelonnant certaines mises en service jusqu'en 2015 et contribuant à la hausse des coûts du projet. Les principales causes à l'origine de la révision du contenu et des coûts du projet y sont également présentées de façon détaillée¹¹¹.

[495] Le Transporteur affirme que les dépassements de coûts anticipés devront être examinés par la Régie au moment de la demande d'inclusion de ces coûts à la base de tarification, tel que l'a demandé la Régie en suivi administratif¹¹². Il allègue que les mises en exploitation de 2014 ne totalisent que 76,6 M\$, soit 0,8 M\$ de plus que le montant autorisé initialement par la Régie. Les principaux dépassements de coûts anticipés pour le projet ne seront observés qu'en 2015. Selon le Transporteur, lors de la demande d'inclusion de ces dépassements de coûts à la base de tarification pour l'année 2015, la Régie aura alors l'occasion de les examiner, tout comme l'avancement des travaux reliés au projet du poste Chomedey.

¹⁰⁹ Dossier R-3738-2010.

¹¹⁰ Dossier R-3705-2009, décision D-2009-140.

¹¹¹ Pièce C-HQT-0065, p. 37, R22.1.

¹¹² Pièce C-HQT-0065, p. 37, R22.2.

[496] Le Transporteur fait valoir que, malgré les modifications apportées, le projet du poste Chomedey est demeuré essentiellement le même. De ce fait, il n'a pas jugé nécessaire de rechercher une nouvelle autorisation de la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi. Il souligne avoir respecté son engagement pris lors de l'étude du dossier R-3705-2009, selon lequel il allait informer la Régie advenant un dépassement de plus de 15 % des coûts du projet. Par ailleurs, le Transporteur précise que, selon les plus récentes informations, les coûts prévus du projet du poste Chomedey se situent maintenant plus près de 88 M\$¹¹³.

[497] Lors de l'audience, la Régie mentionnait ce qui suit :

« Après révision des faits au dossier, après considération des représentations faites hier par monsieur Verret et maître Fréchette, et compte tenu du libellé de la décision D-2009-140 autorisant le Projet du poste Chomedey, la Régie juge qu'il n'est pas nécessaire pour le Transporteur de rechercher une autorisation sous l'article 73 de la Loi en raison des coûts supplémentaires du Projet. Il y aura simplement, comme il est fait lors de l'inclusion de tout montant à la base de tarification, une évaluation de la prudence des montants engagés pour le Projet »¹¹⁴.

[498] La Régie juge satisfaisantes les informations fournies par le Transporteur à l'égard des dépassements de coûts du poste Chomedey. **La Régie autorise l'inclusion à la base de tarification, pour les années 2013 et 2014 respectivement, des montants de 13,1 M\$ et de 13,0 M\$ relatifs aux mises en exploitation prévues pour le projet du poste Chomedey.**

5.7 DÉPASSEMENT DE COÛTS ET MODIFICATION DE PROJETS AUTORISÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[499] Lors de l'audience, la Régie a invité les participants à traiter, dans le cadre de leur plaidoirie, de la question liée aux modifications de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi :

¹¹³ Pièce A-0046, p. 258-259.

¹¹⁴ Pièce A-0047, p. 10.

« [...] la Régie juge qu'il sera utile d'établir, lors de la décision finale au présent dossier, le ou les critères par lesquels le Transporteur devra rechercher une nouvelle autorisation sous l'article 73 lorsque les paramètres originaux sur lesquels se base une décision d'investissement sont modifiés. Alors, on va s'attendre à ce que les participants, ceux qui le souhaitent à tout le moins, nous fassent connaître leur opinion dans leur plaidoirie »¹¹⁵.

[500] Pour le Transporteur, si, en cours de projet, une condition de chantier ou autre motif a pour effet de modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité d'un projet et que des modifications importantes aux composantes du projet sont requises, il s'adressera à la Régie pour obtenir son aval. Le Transporteur mentionne que cette procédure a déjà été appliquée dans le cas du poste de la Nemiscau, qui a été autorisé dans le cadre du dossier R-3712-2009 et qui a fait l'objet d'une seconde demande d'autorisation à la Régie¹¹⁶ :

« À titre d'exemple, dans le projet visant le poste de la Nemiscau (dossier R-3712-2009), le Transporteur a été confronté à une hausse des coûts du projet en grande partie attribuable à la mise en place d'une solution technique alternative à la solution retenue initialement par le Transporteur et présentée à la Régie pour autorisation. Dans une telle circonstance, le Transporteur n'a pas hésité à présenter à la Régie une seconde demande d'autorisation (dossier R-3816-2012) et il entend persévérer dans cette voie sauf indication contraire de la Régie »¹¹⁷.

[501] Par ailleurs, le Transporteur allègue qu'il s'engage à informer la Régie, en temps opportun, de tout dépassement de plus de 15 % du montant autorisé initialement.

[502] Enfin, il propose d'utiliser l'approche qu'il a préconisée dans le dossier du poste Chomedey. Ainsi, les dépassements de coûts seraient décrits et explicités à compter du moment où les montants de mise en service relatifs au projet, qui sont à inclure à la base de tarification, excèdent les coûts autorisés initialement par la Régie dans sa décision d'autorisation du projet.

[503] Le Transporteur prétend que la Régie ne peut pas insérer de critères ou autres normes hors du cadre fixé par les articles 73 et 49 de la Loi et par le *Règlement sur les*

¹¹⁵ Pièce A-0047, p. 10 et 11.

¹¹⁶ Dossier R-3816-2012.

¹¹⁷ Pièce C-HQT-0126, p. 41 et 42.

*conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹¹⁸ (le Règlement)¹¹⁹.

[504] EBM soutient qu'une autorisation de la Régie pourrait être nécessaire advenant des augmentations importantes de coûts.

[505] SÉ/AQLPA recommande que la formation décisionnelle, déjà saisie d'une demande d'autorisation d'investissement ou d'autorisation d'un contrat, en reste saisie tant que les travaux de construction relatifs à cet investissement ou à ce contrat ne sont pas terminés. Si le projet change avant sa terminaison ou si ses suivis posent quelque difficulté, cette même formation sera alors appelée à gérer la situation et à déterminer si une étape réglementaire supplémentaire est nécessaire.

[506] Selon l'UC, la Régie devrait, sous examen seulement, autoriser des dépassements au-delà d'un certain seuil spécifique comme, par exemple, 15 % du projet ou 25 M\$.

[507] Aux fins du présent dossier, la Régie est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'établir, de façon générique, les cas pour lesquels des modifications apportées à un projet sont suffisamment importantes pour requérir une nouvelle autorisation. Un tel exercice devrait tenir compte des faits particuliers à chaque projet.

[508] **Lorsque le Transporteur doit mettre en place une solution technique alternative à celle autorisée par la Régie, la nature du projet étant modifiée, la Régie est d'avis qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi.** La Régie constate que le Transporteur a procédé ainsi dans le cas du poste de la Némiscau.

[509] Lorsqu'il y a des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts ou une modification à sa rentabilité, la Régie considère que cette information devrait être disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager.

¹¹⁸ (2001) 133 G.O. II, 6165.

¹¹⁹ Pièce A-0055, p. 58.

[510] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en fournir les justifications.**

[511] **La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités.**

5.8 RÉVISION DES DURÉES D'UTILITÉ

[512] En suivi de la décision D-2002-95¹²⁰, le Transporteur présente les impacts découlant des révisions des durées d'utilité, qu'il a apportées au cours de la période 2011-2014, soit un impact sur le revenu requis de 1,5 M\$ en 2013 et de 2,9 M\$ en 2014.

[513] **La Régie prend acte de la révision des durées d'utilité¹²¹.**

6. COÛT DU CAPITAL

[514] Le Transporteur indique avoir déposé à la Régie, conjointement avec le Distributeur, la demande R-3842-2013 portant, entre autres, sur le redressement du taux de rendement des capitaux propres pour leurs activités respectives¹²².

[515] Dans l'attente d'une décision dans ce dossier et afin d'établir les revenus requis aux fins de l'établissement de ses tarifs pour les années tarifaires 2013 et 2014, le Transporteur a proposé la mise à jour des paramètres financiers selon la procédure actuellement en vigueur et conformément aux décisions antérieures de la Régie.

¹²⁰ Dossier R-3401-98.

¹²¹ Pièce C-HQT-0030, p. 21, tableau 22.

¹²² Dossier R-3842-2013, pièce B-0002.

[516] Toutefois, pour l'année de base 2013, le Transporteur rappelle que la décision procédurale D-2013-090 prévoit la mise à jour du taux de rendement sur l'avoir propre à partir de données observées en date de la clôture des audiences. Cette décision prévoit également une présentation du coût de la dette sur la base de quatre mois réels et de huit mois projetés¹²³.

[517] Pour l'année témoin projetée 2014, le taux de rendement sur l'avoir propre a été établi, lors du dépôt initial, en utilisant les données du *Consensus Forecasts* du mois de mai 2013.

[518] Le 16 décembre 2013, le Transporteur a déposé une mise à jour du calcul du taux de rendement sur l'avoir propre, du coût moyen pondéré du capital et du coût du capital prospectif. Pour l'année témoin projetée 2014, cette mise à jour est effectuée selon la méthode usuelle et reflète les prévisions publiées par le *Consensus Forecasts* de novembre 2013¹²⁴.

[519] Toutefois, ce même jour, le Transporteur déposait la Demande amendée par laquelle il requérait que le coût moyen pondéré du capital soit mis à jour selon la décision finale de la Régie à intervenir dans le dossier R-3842-2013.

[520] Les paramètres financiers utilisés pour le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification ainsi qu'au coût du capital prospectif du Transporteur sont :

- la structure de capital présumée;
- le taux de rendement sur l'avoir propre;
- le coût de la dette.

¹²³ Pièce A-0018, p. 22 et 23.

¹²⁴ Pièce C-HQT-0133.

6.1 STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

[521] En ce qui a trait à la structure du capital et à la détermination du taux de rendement sur l'avoir propre, le Transporteur propose le maintien :

- de la structure du capital approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95¹²⁵, soit 30 % de capitaux propres et 70 % de dette;
- pour 2013, de la méthode utilisée pour évaluer le rendement sur l'avoir propre, soit la résultante de la somme du taux sans risque et de la prime de risque spécifique au Transporteur;
- pour 2014, de la méthode utilisée pour évaluer le rendement sur l'avoir propre, sous réserve de la décision à venir dans le dossier R-3842-2013.

[522] Lors du dépôt de sa preuve initiale, le Transporteur proposait que le taux de rendement sur l'avoir propre soit établi comme suit :

- pour 2013, la fixation d'un taux sans risque de 2,784 % selon les prévisions du *Consensus Forecasts* de janvier 2013, revue à 3,128 % en conformité avec la procédure exigée par la décision D-2013-090;
- pour 2014, la fixation d'un taux sans risque de 2,845 % selon les prévisions du *Consensus Forecasts* de mai 2013, revue à 3,566 % en fonction des prévisions du *Consensus Forecasts* de novembre 2013;
- le maintien de la prime de risque spécifique au Transporteur, au taux de 3,281 %.

[523] Les taux de rendement sur l'avoir propre proposés pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, selon ces paramètres, s'élèvent respectivement à 6,065 % et 6,126 %.

[524] Après la mise à jour du taux sans risque, le rendement sur l'avoir propre est revu à la hausse, atteignant 6,409 % pour l'année de base 2013 et 6,847 % pour l'année témoin projetée 2014, tel que proposé dans le tableau 24 ci-après.

¹²⁵ Dossier R-3401-98.

TABLEAU 24
TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES, 2013 ET 2014

	2013 Année de base	2014 Année témoin
Taux sans risque	3,128%	3,566%
Taux moyen des obligations du Canada - 10 ans	s.o.	3,000%
Prévisions 3 mois	s.o.	2,700%
Prévisions 12 mois	s.o.	3,200%
Moyenne mensuelle des écarts quotidiens	s.o.	0,566%
Obligations du Canada - 30 ans	s.o.	3,091%
Obligations du Canada - 10 ans	s.o.	2,525%
Prime de risque	3,281%	3,281%
Prime de risque du marché	6,190%	6,190%
Béta	0,53	0,53
Taux de rendement des capitaux propres	6,409%	6,847%

Source : pièce C-HQT-0133, p. 6, tableau 2.

[525] Par ailleurs, la Demande amendée comprend, notamment, l'amendement suivant :

« PERMETTRE au Transporteur de produire, dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la décision finale de la Régie à intervenir dans le dossier R-3842-2013, toute preuve documentaire requise afin d'intégrer le dispositif de la décision finale du dossier R-3842-2013 aux tarifs des services de transport pour l'année 2014 notamment en ce qui concerne le taux de rendement des capitaux propres et le coût de la dette »¹²⁶.

[526] Le 10 janvier 2014, la FCEI et SÉ/AQLPA émettent leurs commentaires à cet égard.

¹²⁶ Pièce C-HQT-0131, p. 7.

[527] La Régie maintient, pour les années 2013 et 2014, la structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.

[528] Pour l'année 2013, la Régie constate que la détermination du taux de rendement sur l'avoir propre est conforme aux prescriptions de la décision D-2013-090.

[529] En conséquence, la Régie autorise, aux fins de l'année de base 2013, un taux de rendement sur l'avoir propre de 6,409 %.

[530] Pour ce qui est de l'année témoin projetée 2014, la Régie a accueilli, dans sa décision D-2013-204, la demande interlocutoire du Transporteur de modifier, à partir du 1^{er} janvier 2014, les tarifs provisoires fixés à la décision D-2012-164, par les Tarifs proposés pour l'année témoin 2014, ajustés en fonction de la mise à jour de fin d'année du coût du capital.

[531] La Régie prend acte de la décision finale D-2014-034 rendue dans le cadre du dossier R-3842-2013, le 4 mars 2014. Dans cette décision, la Régie autorise pour l'année tarifaire 2014 du Transporteur, un taux de rendement sur l'avoir propre de 8,2 %¹²⁷.

[532] Cette décision étant rendue en temps opportun, la Régie en tient compte dans le présent dossier, pour la détermination des tarifs de l'année témoin projetée 2014.

[533] Par ailleurs, en raison de la décision D-2014-034, l'amendement proposé par le Transporteur le 16 décembre 2013 devient académique. Dans ces conditions, la Régie ne se prononce pas à cet égard.

[534] En conséquence, la Régie autorise, pour l'année témoin projetée 2014, un taux de rendement sur l'avoir propre de 8,2 %.

6.2 COÛT DE LA DETTE

[535] Conformément aux décisions antérieures de la Régie, le Transporteur utilise, dans le cadre du présent dossier tarifaire, le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec.

¹²⁷ Page 62, par. 243.

[536] Le Transporteur utilise, pour l'année de base 2013, un coût de la dette de 6,534 % calculé sur la base de quatre mois réels et de huit mois projetés, en conformité avec la décision D-2013-090. Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur propose un coût de la dette de 6,558 %, d'où une hausse de 0,024% par rapport au taux 2013.

[537] Cette hausse du coût de la dette pour 2014 s'explique principalement par la hausse de la prévision du taux d'intérêt trois mois des acceptations bancaires, malgré l'effet favorable du renouvellement de la dette à des taux plus bas que le coût moyen historique.

[538] Le coût de la dette 2014 demeure toutefois inférieur à celui de l'année historique 2012 évalué à 6,779 %.

[539] Le Transporteur maintient, pour les nouvelles émissions, la même structure de financement que celle proposée dans les demandes tarifaires antérieures, soit 80 % en obligations à taux fixe de 30 ans et 20 % en obligations à taux variable.

[540] Le Transporteur rappelle que le coût de la dette a été calculé selon l'approche approuvée par la Régie dans ses décisions antérieures. Conformément à cette approche, le coût de la dette correspond au ratio Frais financiers/montants associés à la dette et aux *swaps* susceptibles d'avoir financé les actifs.

[541] Pour l'année de base 2013, la Régie autorise un coût de la dette du Transporteur de 6,534 %.

[542] Pour ce qui est de l'année témoin projetée 2014, la Régie retient que la décision D-2014-034 peut avoir pour effet de modifier la valeur du coût de la dette applicable. **En conséquence, la Régie autorise, pour l'année témoin projetée 2014, un coût de la dette du Transporteur de 6,558 %, sous réserve des modifications induites par la décision D-2014-034.**

[543] La Régie demande au Transporteur de déposer l'ajustement du coût de la dette applicable à l'année témoin projetée 2014 au plus tard le 14 mars 2014 à 12 h.

6.3 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL

[544] Le Transporteur présente le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à sa base de tarification. Lors du dépôt de sa preuve initiale, le taux proposé était de 6,393 % pour l'année de base 2013 et de 6,428 % pour l'année témoin projetée 2014¹²⁸, reflétant une pondération de 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres. À la suite de la mise à jour du taux de rendement sur l'avoir propre du 16 décembre 2013, ce taux est ajusté comme suit :

TABLEAU 25
COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL

	Taux 2013	Taux 2014	Structure de capital	Taux pondéré		
				2012 Autorisé	2013 Année de base	2014 Année témoin
Dette	6,534%	6,558%	70%	4,921%	4,574%	4,591%
Capitaux propres	6,409%	6,847%	30%	1,917%	1,923%	2,054%
Coût moyen pondéré du capital				6,838%	6,497%	6,645%

Source : pièce C-HQT-0133, p. 5, tableau 1.

[545] **Pour l'année de base 2013, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification de 6,497 %.**

[546] **Pour l'année témoin projetée 2014, la Régie, compte tenu des sections 6.1 et 6.2 de la présente décision et de la décision D-2014-034, estime le coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification à 7,051 %.**

[547] **La Régie demande également au Transporteur de déposer les données relatives au coût moyen pondéré du capital, ajustées en fonction de la présente décision et de la décision D-2014-034, au plus tard le 14 mars 2014 à 12 h.**

¹²⁸ Pièce C-HQT-0037, p. 5.

6.4 COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF

[548] Dans sa preuve initiale, le Transporteur demande que le coût du capital prospectif soit établi à 4,525 % en 2013 et à 4,836 % en 2014. Il correspond à la somme pondérée du taux de rendement sur l'avoir propre et du coût prospectif de la dette. À la suite de la mise à jour du taux de rendement sur l'avoir propre, ce taux est ajusté comme suit :

TABLEAU 26
COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL PROSPECTIF

	Taux 2013	Taux 2014	Structure de capital	Taux pondéré		
				2012 Autorisé	2013 Année de base	2014 Année témoin
Dette (nouvelles émissions)	3,864%	4,283%	70%	3,781%	2,705%	2,998%
Capitaux propres	6,409%	6,847%	30%	1,917%	1,923%	2,054%
Coût moyen pondéré du capital prospectif				5,698%	4,628%	5,052%

Source : pièce C-HQT-0133, p. 9, tableau 5.

[549] **Pour l'année de base 2013, la Régie établit le coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,628 % en 2013.**

[550] **Par ailleurs, considérant la décision D-2014-034, la Régie autorise, pour l'année témoin projetée 2014, un coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,458 %.**

7. REVENU REQUIS

[551] Pour l'année de base 2013, le Transporteur demande à la Régie d'approuver un revenu requis de l'ordre de 2 924,7 M\$, en baisse de 66,9 M\$, soit 2,4 % par rapport à l'année autorisée 2012. L'évolution du revenu requis découle principalement de la réduction du coût moyen pondéré du capital.

[552] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur demande à la Régie d'approuver un revenu requis de l'ordre de 3 052,9 M\$, en hausse de 128,2 M\$, soit 4 % par rapport à l'année de base 2013. Toutefois, par rapport à l'année historique 2012, l'augmentation est de 2 %. L'évolution du revenu requis découle principalement de l'accroissement de la charge d'amortissement, du coût en capital et des mises en service.

TABLEAU 27
ÉVOLUTION DU REVENU REQUIS 2011-2014

<i>En millions de dollars</i>	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base	2014 année témoin	Variation 2014 témoin vs 2013 de base		Variation 2013 de base vs 2012 historique		Variation 2013 de base vs 2011 historique	
	<i>reclassé¹</i>										
Rendement sur la base de tarification											
Coût des capitaux empruntés	850,7	839,1	801,7	786,8	824,4	37,6	5%	(14,9)	-2%	(52,3)	-6%
Coût des capitaux propres	331,5	434,2	483,4	313,0	330,1	17,1	5%	(170,4)	-35%	(121,2)	-28%
Base de tarification (moyenne 13 mois)	17 287,5	16 874,5	16 894,1	17 201,6	17 959,0						
Coût moyen pondéré du capital	6,838%	7,546%	7,608%	6,393%	6,428%						
Coût de la dette	7,030%	7,104%	6,779%	6,534%	6,558%						
Taux de rendement - capitaux propres	6,391%	8,577%	9,538%	6,065%	6,126%						
Charge de désactualisation			0,3	1,2	1,5	0,3		0,9			
Total - rendement	1 182,2	1 273,3	1 285,4	1 101,0	1 156,0	55,0	5%	(184,4)	-14%	(172,3)	-14%
Dépenses nécessaires à la prestation du service											
Charges nettes d'exploitation											
Charges brutes directes	534,9	534,4	492,3	564,8	570,6	5,8		72,5		30,4	
Charges de services partagés	325,5	316,4	310,7	334,3	336,0	1,7		23,6		17,9	
Coûts capitalisés	(149,1)	(155,9)	(138,4)	(162,5)	(161,8)	0,7		(24,1)		(6,6)	
Facturation interne émise	(31,5)	(33,4)	(31,4)	(31,4)	(31,5)	(0,1)		-		2,0	
	679,8	661,5	633,2	705,2	713,3	8,1	1%	72,0	11%	43,7	7%
Autres charges											
Achats services de transport	19,2	17,9	17,4	17,9	18,7	0,8		0,5		-	
Achats d'électricité	15,1	13,3	12,9	12,8	13,3	0,5		(0,1)		(0,5)	
Amortissement	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0	1 075,8	65,8		15,2		47,8	
Taxes	89,8	86,7	87,9	89,7	92,7	3,0		1,8		3,0	
Autres revenus de facturation interne	(43,4)	(43,1)	(41,3)	(39,4)	(42,8)	(3,4)		1,9		3,7	
	1 120,7	1 037,0	1 071,7	1 091,0	1 157,7	66,7	6%	19,3	2%	54,0	5%
Frais corporatifs	32,7	27,8	28,2	33,3	31,7	(1,6)		5,1		5,5	
Compte d'écart du coût de retraite	(17,3)	16,8	(18,3)	0,3		(0,3)		18,6		(16,5)	
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,3)	(3,6)	(3,3)	(2,9)	(2,6)	0,3		0,4		0,7	
Facturation externe	(3,2)	(3,4)	(5,4)	(3,2)	(3,2)	0,0		2,2		0,2	
Total - dépenses	1 809,4	1 736,1	1 706,1	1 823,7	1 896,9	73,2	4%	117,6	7%	87,6	5%
Revenu requis selon la preuve initiale	2 991,6	3 009,4	2 991,5	2 924,7	3 052,9	128,2	4%	(66,8)	-2%	(84,7)	-3%
Mise à jour du coût moyen pondéré du capital				17,6	38,9						
Hausse du coût des capitaux propres					73,0						
Total revenu requis	2 991,6	3 009,4	2 991,5	2 942,3	3 164,8	222,5	8%	(49,2)	-2%	(67,1)	-2%

Note 1: reclassé à la suite du transfert des activités transactionnelles à incidence financière ressources humaines au groupe Finances.

Tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0026 et du dossier R-3777-2011, pièce B-0118.

[553] Dans sa pièce révisée produite à la suite de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital de novembre 2013, le Transporteur ajuste le revenu requis prévu pour l'année de base 2013 à 2 942,3 M\$, d'où une hausse de 17,6 M\$ par rapport au revenu requis demandé lors du dépôt de la preuve¹²⁹.

¹²⁹ Pièce C-HQT-0132.

[554] Pour l'année témoin projetée 2014, le revenu requis demandé par le Transporteur est réévalué à 3 164,8 M\$, soit une hausse de 38,9 M\$ liée à la mise à jour du coût moyen du capital selon le *Consensus Forecasts* de novembre 2013 et une hausse estimée par la Régie à 73,0 M\$ en raison de l'accroissement du coût des capitaux propres fixé à 8,2 %¹³⁰.

[555] Compte tenu de l'ensemble des dispositions de la présente décision, la Régie estime le revenu requis du Transporteur à 2 934,5 M\$ pour l'année de base 2013 et à 3 142,9 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.

[556] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, l'ensemble des données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision, au plus tard le 14 mars 2014 à 12 h.

8. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[557] Le Transporteur présente sa méthode de planification du réseau de transport. Il mentionne que son processus de planification intégrée lui permet un bon arrimage entre les besoins en croissance et le maintien des actifs. Il soutient que cette approche lui permet d'avoir une vision globale et de long terme de l'évolution de son réseau et d'assurer la cohérence de ses actions.

[558] Le Transporteur mentionne que son approche de gestion des actifs est structurée et intégrée et qu'elle vise à satisfaire les besoins de l'ensemble de sa clientèle, tout en maintenant la pérennité de son parc d'équipements. Il intègre progressivement, à sa gestion des actifs, un modèle portant sur leur durée de vie totale, de manière à déterminer l'intervention la plus appropriée.

¹³⁰ Dossier R-3842-2013, décision D-2014-034, p. 62, par. 243.

8.1 ÉVOLUTION DU RÉSEAU ET ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

[559] Le Transporteur présente l'évolution du réseau de transport par niveau de tension de 2011 à 2014 et illustre, sous forme de tableaux, les principaux apports aux postes et aux lignes de transport, pour chaque année¹³¹.

[560] La Régie note une amélioration dans la présentation et le contenu des données du Transporteur. **Elle demande au Transporteur, dans ses prochains dossiers tarifaires, de maintenir cette structure et ce niveau d'information pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée.**

[561] Le Transporteur présente également les taux d'utilisation mensuels du réseau de transport pour les années 2011 et 2012.

8.1.1 INTERCONNEXIONS

[562] Le Transporteur rappelle que ses interconnexions assurent la sécurisation de l'alimentation électrique au Québec en rendant possible, notamment, un soutien au réseau de transport lors de dommages à ses infrastructures. Les interconnexions permettent au Distributeur d'assurer une plus grande fiabilité des approvisionnements en électricité pour les besoins de la charge locale et de les diversifier. Il ajoute que ces interconnexions assurent aussi aux producteurs d'électricité québécois et à d'autres clients du Transporteur l'accessibilité aux marchés externes et aux transactions de passage sur le réseau de transport.

[563] Le Transporteur présente les capacités de transfert maximales de référence de ses interconnexions, en réception et en livraison, pour les années historiques 2011 et 2012¹³². En suivi de la décision D-2011-039¹³³, il mentionne tous les chemins d'interconnexion commercialement reconnus dans son système OASIS, même lorsque la capacité de transfert est nulle¹³⁴.

¹³¹ Pièce C-HQT-0036, p. 10 à 14.

¹³² Pièce C-HQT-0036, p. 17 et 18.

¹³³ Dossier R-3738-2010.

¹³⁴ Pièce C-HQT-0036, p. 16.

[564] Le Transporteur précise que le chemin HQT-MAHO ne paraît plus au tableau des capacités de transfert en livraison, car il ne fait pas partie des chemins commercialement reconnus dans le système OASIS. Par contre, il fait valoir que l'inscription du chemin MAHO-HQT en réception est justifiée, même si ce chemin n'est pas ouvert au tiers et n'est utilisé qu'en situation d'urgence. Il explique que ce chemin répond au besoin commercial du Distributeur pour l'alimentation d'une de ses charges, l'usine de Papier Masson Ltée, lorsque l'alimentation normale de ce client n'est pas disponible. Il mentionne également que le client ÉLL pourrait aussi avoir des ententes avec d'autres clients, ce qui donnerait lieu à d'autres types de transaction sur ce lien¹³⁵.

[565] Le RNCREQ veut s'assurer que la capacité des interconnexions ne constitue pas une entrave aux possibilités d'exportation, notamment pour le Distributeur qui fait face à des surplus importants. Dans son argumentation, l'intervenant prétend que, selon son analyse, les possibilités d'exportation du Distributeur semblent relativement limitées. Toutefois, il mentionne ne pas pouvoir conclure formellement sur ce point à partir des données fournies par le Transporteur et demande à la Régie de mettre cet enjeu à l'ordre du jour du prochain dossier tarifaire, afin de vérifier s'il y a congestion sur les liens d'interconnexion¹³⁶.

[566] La Régie ne juge pas suffisamment convaincante la preuve du RNCREQ relative à une possible congestion des interconnexions pour inclure, dès à présent, la capacité des interconnexions comme un enjeu du prochain dossier tarifaire. Il appartiendra à la formation de ce dossier de décider des sujets qu'elle voudra traiter.

8.1.2 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

[567] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites, prévu à la pointe d'hiver 2012-2013 et à la pointe d'été 2013. Il commente, le cas échéant, les dépassements de capacité limite de transformation des postes¹³⁷.

¹³⁵ Pièce A-0046, p. 162 et 163.

¹³⁶ Pièce C-RNCREQ-0022, p. 12.

¹³⁷ Pièce C-HQT-0038.

[568] **La Régie est satisfaite des informations mises en preuve par le Transporteur et lui demande, dans ses prochains dossiers tarifaires, de produire l'état de la transformation des postes de transport en maintenant le même niveau de précision. Elle lui demande également de commenter les cas de dépassement de capacité de transformation en indiquant les mesures de correction envisagées.**

8.2 INVESTISSEMENTS ET MISES EN SERVICE PROJETÉS SUR UN HORIZON DE DIX ANS

[569] Le Transporteur présente une prévision sur dix ans, soit de 2014 à 2023, des investissements en transport et des mises en service qu'il anticipe, par catégorie d'investissement. Les investissements projetés à l'horizon 2023 induisent une augmentation du tarif annuel qui passe de 71,49 \$/kW en 2012 à 74,80 \$/kW en 2023, avec une pointe à 78,85 \$/kW en 2019. Pour l'ensemble de la période 2014-2023, la moyenne des tarifs annuels s'établit à 76,00 \$/kW, soit une hausse de 6,3 % comparativement au tarif de 2012.

[570] Le Transporteur précise que l'impact tarifaire est déterminé à la marge pour l'ensemble des investissements projetés, sans effectuer de segmentation selon les services de transport. Il souligne que l'impact tarifaire est présenté à titre indicatif, puisque la majorité des projets dans cette analyse est à un stade préliminaire et que certains d'entre eux peuvent être reportés ou même abandonnés ultérieurement¹³⁸.

[571] Le Transporteur regroupe, sous la rubrique « Autres postes et lignes » (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014), les investissements projetés pour les projets de 25 M\$ et plus dont les scénarios ne sont pas encore définitifs. Il explique que les montants négatifs, apparaissant à cette rubrique sur la période 2015-2017, correspondent à des ajustements effectués aux projets d'intégration de parcs éoliens¹³⁹ et de raccordement des centrales du complexe de La Romaine¹⁴⁰. Ces ajustements tiennent compte d'une nouvelle solution de réseau envisagée par le Transporteur pour le renforcement du réseau principal, soit la construction d'une nouvelle ligne Chamouchouane–Bout-de-l'Île. Cette nouvelle solution de réseau sera présentée à la Régie pour approbation en 2014. Les

¹³⁸ Pièce C-HQT-104, p. 28.

¹³⁹ Dossier R-3742-2010.

¹⁴⁰ Dossier R-3757-2011.

ajustements effectués permettent de conserver, dans l'intervalle, en mode prévisionnel, les additions en compensation série prévues dans le cadre de ces projets¹⁴¹.

[572] La catégorie « Investissements générant des revenus additionnels » présente un montant global d'investissements de - 455,4 M\$ en 2020. Le Transporteur explique cette situation par une contribution du Producteur à l'année 2020, à hauteur de 751,4 M\$. Cette somme vise la totalité des mises en service du projet d'expansion du réseau de transport dans le Nord-Est pour l'intégration du complexe de La Romaine, moins les contributions qui auront été versées antérieurement pour les postes de départ des centrales de La Romaine-1, de La Romaine-2 et de La Romaine-3¹⁴².

[573] Dans sa preuve, le Transporteur fournit également des informations sur les principaux projets de 25 M\$ et plus qu'on retrouve dans la rubrique « Autres postes et lignes » (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014). Il y précise les dates de mise en service, l'année probable de dépôt des dossiers à la Régie et le coût estimé des projets. Il souligne que ces informations sont fournies à titre indicatif et qu'elles sont appelées à évoluer dans le temps. Par ailleurs, il ajoute que certains montants d'investissements inclus dans cette rubrique ont trait à des projets qui ne sont pas encore suffisamment définis et qui ne peuvent, par conséquent, être présentés¹⁴³.

[574] EBM constate que la rubrique « Autres postes et lignes » (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014) prévoit une enveloppe budgétaire importante à partir de 2017 pour laquelle le Transporteur ne fournit aucun détail au sujet des projets considérés. L'intervenante demande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il fournisse le détail de ces projets¹⁴⁴.

[575] La Régie est d'avis que fournir des détails sur des projets qui ne sont pas suffisamment définis peut être plus néfaste qu'utile. Le Transporteur pourrait, en effet, modifier ces projets ou choisir une autre solution de réseau. Par conséquent, la Régie n'entend pas donner suite à la demande d'EBM d'exiger du Transporteur qu'il fournisse le détail de tous les projets considérés dans la rubrique « Autres postes et lignes » (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014), incluant ceux qui ne sont pas suffisamment définis.

¹⁴¹ Pièce C-HQT-0065, p. 44.

¹⁴² Pièce C-HQT-0065, p. 43.

¹⁴³ Pièce C-HQT-0036, p. 21.

¹⁴⁴ Pièce C-EBM-0014, p. 17.

[576] Le RNCREQ constate que les investissements projetés à l'horizon 2023 mènent à une augmentation importante du tarif annuel et s'inquiète qu'une telle situation puisse avoir un impact sur la rentabilité des exportations. L'intervenant présente distinctement l'impact tarifaire des investissements pour le service d'alimentation de la charge locale et pour le service de point à point.

[577] L'intervenant constate, au surplus, que la contribution majeure du Producteur à l'année 2020, attribuable au raccordement des centrales du complexe de La Romaine, a une incidence importante à la baisse sur les tarifs.

[578] Le RNCREQ croit urgent de revoir la Politique d'ajouts et invite la Régie à envoyer un message clair au Transporteur à cet effet. Subsidiairement, il recommande à la Régie de considérer la possibilité que la contribution attribuable à ce projet soit versée progressivement, suivant l'avancement des travaux et des mises en service¹⁴⁵.

[579] La Régie rappelle avoir expressément mentionné à sa décision D-2013-145 que la Politique d'ajouts ne fait pas partie des sujets à traiter dans le présent dossier. De plus, elle considère avoir été suffisamment explicite en cours d'audience à l'effet que la Politique d'ajouts aurait dû être déposée depuis plusieurs mois. Par ailleurs, le Transporteur en a confirmé la priorité de dépôt au premier trimestre de 2014.

[580] En ce qui a trait aux devancements des contributions du Producteur pour le projet de raccordement des centrales du complexe de La Romaine, la Régie souligne que le traitement proposé par le Transporteur est conforme au texte actuel des Tarifs et conditions.

[581] En conséquence, la Régie n'entend pas donner suite aux recommandations du RNCREQ.

[582] SÉ/AQLPA constate une récurrence des écarts positifs entre les investissements autorisés et prévus et ceux effectivement réalisés. Il recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un suivi de ces écarts, afin d'en identifier les causes et de proposer des remèdes pour en réduire l'occurrence¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Pièce C-RNCREQ-0021, p. 10.

¹⁴⁶ Pièce C-SÉ-AQLPA-0018, p. 35.

[583] La Régie considère que les investissements ciblés par SÉ/AQLPA sont liés aux mises en exploitation de projets pour lesquelles la Régie exige déjà du Transporteur, depuis sa décision D-2012-059¹⁴⁷, un suivi pour trois années historiques et l'année de base. Par ailleurs, les écarts relatifs aux projets de 25 M\$ et plus font déjà l'objet d'un suivi par la Régie, chaque année, dans le cadre de l'exercice d'examen du Rapport annuel du Transporteur.

[584] En conséquence, la Régie ne juge pas utile de donner suite à la proposition de SÉ/AQLPA.

9. COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[585] Le Transporteur présente certains éléments de contexte du marché de l'électricité.

[586] En ce qui a trait au marché hors Québec, le Transporteur fait état de la publication, par la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC), de son ordonnance 1000-B en octobre 2012 et de son énoncé de politique pour clarifier et définir l'attribution de droits de transport afférents aux nouvelles installations marchandes en janvier 2013.

[587] Pour ce qui est du marché au Québec, le Transporteur fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes, mis en place en collaboration avec le *New York Independent System Operator* (NYISO) à l'interconnexion MASS.

[588] Pour ce qui est des services offerts à sa clientèle, le Transporteur propose de reconduire les modalités des Tarifs et conditions ayant trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, au service de transport en réseau intégré et au service de transport de point à point.

[589] Par ailleurs, le Transporteur indique avoir pris diverses mesures afin de donner suite aux décisions D-2012-010¹⁴⁸ et D-2012-069¹⁴⁹, qui apportaient des modifications

¹⁴⁷ Dossier R-3777-2011, p. 61, par. 245.

¹⁴⁸ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

¹⁴⁹ *Ibid.*

aux Tarifs et conditions, à la suite des ordonnances 890 à 890-D de la FERC. Le Transporteur mentionne qu'il continue de suivre l'évolution de l'OATT de la FERC afin d'évaluer les améliorations applicables au contexte québécois.

9.1 SUIVI DU PROJET-PILOTE DE PROGRAMMATION VARIABLE AUX 15 MINUTES

[590] Tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2012-059¹⁵⁰, le Transporteur fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes.

[591] Le Transporteur explique que le projet-pilote, qui s'est échelonné de juillet 2011 à juillet 2012, permet aux clients du Transporteur, actifs dans le marché de New York, de programmer des transactions variables aux 15 minutes durant l'heure. Le projet-pilote visait à tester la faisabilité d'une variation intra-horaire des programmes à l'interconnexion MASS. La capacité pouvant être programmée aux 15 minutes est passée de 100 MW à 400 MW au cours de cette période et la capacité effectivement utilisée est d'environ 200 MW¹⁵¹. Le Transporteur précise que les résultats du projet-pilote ont permis de valider la mécanique et l'opérationnalisation de la programmation variable, qui pourraient être applicables à d'autres projets, dépendamment des particularités propres à chaque exploitant de réseau et opérateur de marché¹⁵². Cette fonctionnalité est demeurée en place à l'interconnexion MASS et continue d'être utilisée¹⁵³.

[592] Le Transporteur soutient que la programmation variable aux 15 minutes à l'interconnexion MASS est conforme aux Tarifs et conditions. Il indique à ce sujet que les programmes des clients continuent d'être déposés auprès du Transporteur sur une base horaire et que c'est le NYISO qui a la possibilité de modifier ces programmes, toutes les 15 minutes¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Dossier R-3777-2011.

¹⁵¹ Pièce C-HQT-0065, p. 48 et 49.

¹⁵² Pièce A-0046, p. 211.

¹⁵³ Pièce A-0046, p. 202.

¹⁵⁴ Pièce A-0046, p. 204.

[593] EBM recommande à la Régie d'inciter le Transporteur à discuter avec les réseaux voisins pour susciter l'implantation de ce type de programmation à d'autres interconnexions¹⁵⁵.

[594] À cet égard, le Transporteur allègue que le projet-pilote a été une première expérience dans les marchés du Nord-Est américain. Bien qu'il soit ouvert à la mise en place d'une telle fonctionnalité à d'autres interconnexions, il soutient qu'elle pourrait s'avérer plus complexe pour les réseaux voisins. De plus, il précise que ces derniers ont peu d'intérêt en ce moment pour cette fonctionnalité, soit par manque de nécessité, soit en raison de la priorité accordée à d'autres projets.

[595] La Régie constate que le Transporteur a donné suite à sa décision D-2012-059, quant au projet-pilote de programmation aux 15 minutes. **Elle demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, d'éventuels développements quant à l'implantation de cette programmation à d'autres interconnexions.**

[596] Par ailleurs, la Régie juge que la programmation variable aux 15 minutes, par son aspect particulier, devrait être décrite dans le texte des Tarifs et conditions. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors de son prochain dossier tarifaire, un libellé descriptif de la programmation variable aux 15 minutes, à inclure dans le texte des Tarifs et conditions.**

9.2 PROCESSUS D'ÉCHANGES ET D'INFORMATION RELATIF À LA PLANIFICATION DU RÉSEAU

[597] Dans sa décision D-2013-145, la Régie acceptait les interventions d'EBM et de NLH sur le processus d'échanges et d'information relatif à la planification du réseau prévu à l'appendice K des Tarifs et conditions (le Processus). La Régie délimitait cependant le cadre des interventions sur ce sujet. Elle indiquait qu'il était prématuré de remettre en cause les termes de l'appendice K des Tarifs et conditions, compte tenu de l'adoption récente de ce dernier et que, si une partie croyait que le Transporteur n'avait pas appliqué correctement les dispositions des Tarifs et conditions, il lui était loisible de déposer une plainte à cet effet, en vertu des articles 86 et suivants de la Loi. Elle acceptait,

¹⁵⁵ Pièce C-EBM-0014, p. 11.

par ailleurs, d'entendre les parties quant au respect par le Transporteur de sa décision D-2012-010¹⁵⁶, relativement à l'appendice K. Elle référerait, à cet égard, au rapport de la rencontre du 7 juin 2013, déposé par le Transporteur à la Régie sous pli administratif en suivi de sa décision D-2012-010¹⁵⁷.

[598] Dans sa décision D-2013-175, la Régie précisait, comme suit, le cadre du débat dans le présent dossier relativement au Processus :

« [14] Le débat dans le présent dossier se limite à examiner si le processus d'échange et d'information relatif à la planification du réseau (le processus) entrepris à ce jour par le Transporteur respecte, de manière globale, les objectifs de la décision D-2012-010. Dans le corps de cette décision, il est mentionné que le processus doit répondre à certains objectifs tels que l'implication des clients en temps opportun et une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur. [note de bas de page omise]

[...]

[16] De plus, comme précisé à la décision D-2012-010, un dossier réglementaire tel que le présent dossier tarifaire ne constitue pas le forum approprié pour tenir les échanges prévus dans le cadre du processus »¹⁵⁸.

[599] Le Transporteur estime avoir respecté la décision D-2012-010. Il allègue avoir entrepris, en conformité avec cette décision, la mise en œuvre du Processus. Il indique avoir tenu, à ces fins, une première rencontre annuelle le 7 juin 2013, soit au cours de la première année de l'entrée en vigueur de l'appendice K. Il indique y avoir, notamment, traité d'intrants liés à la planification et des méthodologies employées¹⁵⁹.

[600] Le Transporteur rappelle que dans sa décision D-2012-010, la Régie a retenu deux éléments significatifs, soit le besoin exprimé par certains intervenants de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification et le souhait des clients d'être impliqués en temps opportun dans le Processus et d'avoir la possibilité de tenir des échanges préalablement à l'élaboration de la planification du Transporteur. À cet égard, le Transporteur considère importante la première rencontre, portant notamment sur les

¹⁵⁶ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

¹⁵⁷ Pièce A-0024, p. 13.

¹⁵⁸ Pièce A-0030, p. 6.

¹⁵⁹ Pièce C-HQT-0126, p. 48.

intrants liés à la planification. Elle a permis, selon lui, de mettre à niveau l'ensemble des participants à la rencontre et, par le biais de son site OASIS, toutes les parties intéressées par cette question. De plus, la rencontre a permis de sonder les participants sur le contenu à venir des rencontres¹⁶⁰.

[601] Le Transporteur reconnaît que la première rencontre n'a pas permis d'atteindre tous les objectifs de la décision D-2012-010¹⁶¹. Il précise que cette rencontre visait essentiellement le premier objectif établi dans la décision D-2012-010, soit une meilleure compréhension des intrants liés à la planification du réseau. Le Transporteur fait valoir qu'il lui apparaissait essentiel de mettre à jour les connaissances des participants avant de répondre aux autres objectifs du Processus. Il rappelle aussi que la Régie, dans sa décision D-2013-175, constatait qu'il avait pris bonne note des commentaires et suggestions soumis par les participants lors de la rencontre du 7 juin 2013.

[602] Par ailleurs, le Transporteur explique qu'il s'agit d'un processus adapté au contexte québécois et qu'il est, par conséquent, impossible d'importer un modèle d'une autre juridiction. Le Transporteur ajoute qu'il envisageait une deuxième rencontre à l'automne 2013 qui n'a pu se tenir en raison d'un manque de disponibilité¹⁶². Selon lui, plusieurs rencontres seraient nécessaires avant que le Processus ne soit pleinement satisfaisant. Les échanges avec les participants permettront, au fur et à mesure, une amélioration du Processus¹⁶³.

[603] Le Transporteur mentionne que, lors des prochaines rencontres, il compte orienter les échanges sur l'évolution des actifs, en considérant à la fois les besoins exprimés par les clients et le développement requis de son réseau. Il sollicitera alors les intrants des participants et permettra à ces derniers de proposer, dans le respect du cadre réglementaire, des solutions dont il pourra tenir compte dans sa planification. Les participants pourront, notamment, bonifier les intrants présentés et discuter des propositions quant aux solutions.

[604] EBM est d'avis que le Transporteur n'a pas respecté les objectifs de la décision D-2012-010¹⁶⁴ quant à la mise en place d'un véritable processus de planification avec les

¹⁶⁰ Pièce C-HQT-0126, p. 48.

¹⁶¹ Pièce A-0041, p. 182.

¹⁶² Pièce A-0046, p. 137.

¹⁶³ Pièce A-0041, p. 182 à 184 et pièce C-HQT-0126, p. 48.

¹⁶⁴ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

participants. L'intervenante prétend que le Transporteur a répondu en partie à un des besoins notés par la Régie, soit de fournir certains intrants liés à la planification. EBM énonce des recommandations sur le contenu du Processus lui-même et demande à la Régie de formuler des directives claires à cet égard. L'intervenante recommande, notamment, que le Coordonnateur de la fiabilité organise les rencontres tenues en vertu de l'appendice K des Tarifs et conditions¹⁶⁵.

[605] EBM est d'avis que les prochaines rencontres devraient permettre aux participants des échanges sur un certain nombre d'aspects :

« [...] À l'avenir, ces rencontres devraient permettre aux intervenants d'avoir de véritables échanges en matière de planification incluant notamment les besoins, les données horaires sur les interconnexions, la question des réseaux régionaux et la congestion interne ou les contraintes internes, les enjeux de fiabilité, la question des retraits d'actifs, les solutions de transport dans un sens large pouvant inclure les questions de production (voir le site internet de BC Hydro dont l'extrait C-EBM-0023) en vue d'un développement optimal du réseau de transport »¹⁶⁶ [note de bas de page omise].

[606] À cet égard, le Transporteur indique qu'il s'agit d'un forum d'échanges sur la planification et non sur l'exploitation du réseau ou la gestion des retraits. Ces derniers sujets n'ont d'ailleurs pas fait l'objet des débats ayant mené à la décision D-2012-010. Le Processus doit tenir compte du cadre réglementaire, dont le respect du texte des Tarifs et conditions et de la Loi. Le Transporteur rappelle ainsi qu'il est responsable de fournir et commercialiser les services de transport, conformément aux Tarifs et conditions, dont fait partie l'appendice K. Selon lui, la Régie a prescrit, dans cet appendice, que les rencontres sont sous sa responsabilité. Il rappelle également que la suffisance des approvisionnements constitue une activité qui appartient au Distributeur, en vertu de l'article 72 de la Loi. Le Transporteur prétend que certaines informations recherchées par EBM ont trait à ces activités, référant à un document que le Distributeur dépose au *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC)¹⁶⁷.

[607] Les témoins d'EBM ont mentionné en audience qu'ils n'ont pas cru bon de faire connaître immédiatement leur insatisfaction lors de la rencontre du 7 juin 2013. EBM a

¹⁶⁵ Pièce C-EBM-0014, p. 16 et pièce C-EBM-0025, p. 8.

¹⁶⁶ Pièce C-EBM-0025, p. 8.

¹⁶⁷ Pièce A-0055, p. 97 à 101 et pièce C-HQT-126, p. 49.

plutôt décidé de la manifester par écrit par la suite. Le témoin d'EBM a affirmé que ce document écrit s'est matérialisé par la preuve déposée au présent dossier¹⁶⁸.

[608] NLH allègue que la Régie pourrait ordonner au Transporteur de compléter la mise en place du Processus le plus rapidement possible. La Régie pourrait aussi apporter certaines clarifications à sa décision D-2012-010 pour mieux diriger le Transporteur et les intervenants en ce qui concerne, par exemple, le niveau d'information et la confidentialité des informations qui y sont échangées¹⁶⁹.

[609] Le Transporteur souligne avoir des obligations envers ses clients eu égard à des données confidentielles¹⁷⁰. Il rappelle aussi que le site OASIS est le forum dédié en Amérique du Nord pour transmettre l'information et, ainsi, permettre un traitement non discriminatoire et accessible à tous.

Opinion de la Régie

[610] La Régie constate que le Transporteur a entrepris la mise en œuvre du Processus. Le Transporteur a tenu, à cet égard, une rencontre le 7 juin 2013, laquelle portait, notamment, sur les intrants liés à la planification. Le Transporteur envisageait une seconde rencontre à l'automne 2013, laquelle n'a pu être tenue en raison d'un manque de disponibilité.

[611] La Régie note que la démarche du Transporteur pour mettre en place le Processus se veut évolutive. À cet égard, il indique qu'il entend tenir compte des commentaires et préoccupations des participants.

[612] Il ressort de la preuve au dossier que la rencontre tenue le 7 juin 2013 n'a pas permis d'atteindre l'ensemble des objectifs prévus à la décision D-2012-010¹⁷¹, ce que le Transporteur reconnaît d'ailleurs.

[613] Compte tenu, d'une part, de l'adoption récente de l'appendice K des Tarifs et conditions et, d'autre part, du caractère évolutif de la démarche du Transporteur, la Régie

¹⁶⁸ Pièce A-0050, p. 117.

¹⁶⁹ Pièce A-0053, p. 125 à 133.

¹⁷⁰ Pièce C-HQT-0126, p. 49.

¹⁷¹ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

comprend qu'il faut plus d'une rencontre afin d'atteindre l'ensemble des objectifs visés par la décision D-2012-010.

[614] Toutefois, la Régie note que le Transporteur, lors des prochaines rencontres, orientera les échanges sur l'évolution des actifs, sollicitera les intrants des participants et permettra à ces derniers de proposer, dans le respect du cadre réglementaire, des solutions, dont il pourra tenir compte dans sa planification¹⁷².

[615] Dans ce contexte, la Régie ne juge pas opportun d'émettre des directives additionnelles au Transporteur, ni d'apporter des clarifications à la décision D-2012-010. Cependant, la Régie partage la position du Transporteur selon laquelle le Processus doit se mettre en place en tenant compte du contexte réglementaire. Elle rappelle également qu'il appartient au Transporteur, tenant compte des préoccupations des intervenants, de le mettre en place.

[616] Par ailleurs, la Régie constate que certaines recommandations d'EBM vont au-delà de la décision D-2013-145, ainsi que des précisions apportées à cet égard par la décision D-2013-175. C'est, par exemple, le cas lorsque l'intervenante recommande que les rencontres soient organisées par le Coordonnateur de la fiabilité.

[617] La Régie constate qu'EBM avait des doléances à la suite de la première rencontre du Processus mais qu'elle a préféré les faire connaître au moyen du présent dossier tarifaire plutôt que de les signaler directement au Transporteur.

[618] Considérant que le Processus en est à ses débuts, la Régie se serait plutôt attendue à ce qu'EBM communique avec le Transporteur afin de discuter des aménagements possibles qui pourraient satisfaire l'ensemble des parties avant d'intervenir à cet égard dans le cadre du dossier tarifaire.

[619] Un dossier tarifaire inclut habituellement une multitude d'enjeux et requiert des ressources importantes afin de rendre une décision en temps opportun. Ces ressources doivent être utilisées à bon escient et il faut s'assurer, en premier lieu, que les problèmes soulevés ne puissent être réglés autrement que par un dossier tarifaire.

¹⁷² Pièce A-0041, p. 182 à 184 et pièce C-HQT-0126, p. 48.

9.3 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[620] Les annexes 1 à 7 des Tarifs et conditions prévoient que le Transporteur offre des services complémentaires aux clients des services de transport de point à point. Ces derniers doivent obtenir du Transporteur les services de gestion du réseau et de réglage de tension.

[621] Historiquement, seul le service de réglage de tension était facturé à la clientèle des services de transport de point à point. Le Transporteur présente les revenus qui découlent de cette facturation et précise qu'ils sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service.

[622] Les nouvelles modalités des services de compensation d'écart de réception et de livraison, approuvées par la décision D-2012-010¹⁷³, sont entrées en vigueur le 14 décembre 2012. Ces services sont décrits aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions. Des montants sont maintenant facturés à la clientèle des services de transport de point à point pour le service de compensation d'écart de réception, alors que le service de compensation d'écart de livraison n'a donné lieu à aucune facturation.

[623] Le Transporteur fournit les données relatives au service de compensation d'écart de réception en distinguant le coût ou le revenu de ce service et les pénalités qui y sont liées.

TABLEAU 28
COÛTS OU REVENUS NETS ET PÉNALITÉS¹ POUR LE SERVICE
DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION

Année	Coût ou (revenu net facturé)	Pénalités	Total
<i>En milliers de dollars</i>			
2012 (déc.)	(2,3)	0,1	(2,2)
2013 (janv. –mars)	31,2	7,4	38,6

¹ Advenant un écart de plus de 10 % par rapport à la quantité, des pénalités s'ajoutent au coût (revenu) associé à la fourniture du service.

Source : pièce C-HQT-0040, tableau 2, p. 9.

¹⁷³ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

[624] Conformément à la décision D-2009-015¹⁷⁴, les pénalités sont conservées par le Transporteur. En réponse à une demande de renseignements de la Régie, ce dernier confirme que les revenus ou coûts associés à la fourniture du service de compensation d'écart de réception sont remis au Producteur ou payés par celui-ci¹⁷⁵.

[625] En conformité avec les modifications apportées par la décision D-2012-010¹⁷⁶ à l'article 3 des Tarifs et conditions, le Transporteur facture des pénalités liées à l'exploitation sur les tarifs applicables aux services complémentaires prévus aux annexes 1 à 3, 6 et 7, advenant leur usage non autorisé. Des pénalités s'appliquaient déjà au tarif de transport en vertu des articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions. Le traitement des pénalités applicables en vertu des articles 3, 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions est décrit à la section 3.2.4 de la présente décision.

[626] Enfin, le Transporteur ne propose aucune modification aux services complémentaires associés au service d'alimentation de la charge locale, décrits à l'annexe 8 des Tarifs et conditions.

[627] La Régie juge satisfaisantes les informations produites par le Transporteur en suivi des décisions D-2012-010 et D-2012-069. **La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de :**

- **mettre à jour les données liées au service de compensation d'écart de réception, selon le tableau 2 de la pièce C-HQT-0040 reproduit ci-dessus;**
- **préciser le traitement, envers le fournisseur des services complémentaires, des revenus ou des coûts découlant de la facturation de ces services;**
- **préciser les revenus tirés des pénalités liées à l'exploitation en distinguant ceux liés à l'article 3 des Tarifs et conditions et ceux liés aux articles 13.7d) et 14.5.**

¹⁷⁴ Dossier R-3669-2008.

¹⁷⁵ Pièce C-HQT-0065, p. 49.

¹⁷⁶ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

9.4 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

[628] Le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport pour les années 2013 et 2014, incluant les pertes de transport.

[629] La prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 37 134 MW pour l'année de base 2013 et de 37 043 MW pour l'année témoin projetée 2014.

[630] Le Transporteur tient compte des réservations de long terme pour déterminer sa prévision des besoins du service de transport de point à point de long terme, qui s'établit, pour les années 2013 et 2014 à 4 683 MW et 4 675 MW respectivement.

[631] Dans sa prévision des besoins de services de transport de point à point de court terme, le Transporteur tient compte, pour l'année de base 2013, des réservations effectuées pour les quatre premiers mois de l'année et d'une anticipation de celles à venir au cours des huit derniers mois. La prévision 2013 des besoins en énergie est chiffrée à 2,8 TWh.

[632] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur anticipe les besoins pour les services de transport de point à point de court terme, sur la base des réservations horaires prévus en 2013 et de l'équivalent horaire de l'ensemble des besoins des autres services de transport de court terme de l'année 2013. Le Transporteur prévoit cependant une activité accrue relative aux réservations horaires faisant suite à la diminution des réservations de long terme. La prévision 2014 des besoins en énergie des services de point à point de court terme s'établit ainsi à 2,9 TWh.

[633] Conformément à la décision D-2012-059¹⁷⁷, le Transporteur explique les écarts entre la prévision des besoins projetés des services de transport et les besoins réels. La baisse de 316 MW des besoins de long terme des services de transport de point à point du Producteur est essentiellement due au fait que certains des renouvellements anticipés ne se concrétiseront pas. Cette réduction s'est traduite en une hausse des besoins en services de transport de point à point de court terme.

¹⁷⁷ Dossier R-3777-2011.

[634] La même justification est fournie quant à l'écart de 11,3 M\$ entre les revenus projetés de 367,1 M\$ et les revenus réels de 355,8 M\$ associés aux services de transport de point à point pour 2012.

[635] Le Transporteur présente les données sur les revenus de transport selon le même niveau de détail que les besoins de services de transport¹⁷⁸.

[636] La Régie juge adéquates les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale, le service de point à point de long terme et les services de point à point de court terme pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014.

[637] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains rapports annuels, les données sur les revenus de transport ainsi que les transits associés, selon le même niveau de détail que le tableau R31.1 de la pièce C-HQT-0065.

9.5 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[638] En conformité avec la décision D-2009-015¹⁷⁹, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années de pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le taux de pertes s'établit ainsi à 5,5 % pour 2013 et à 5,6 % pour 2014.

[639] Le calcul du taux de pertes proposé par le Transporteur est conforme à la décision D-2009-015.

[640] La Régie fixe les taux de pertes de transport à 5,5 % pour l'année de base 2013 et à 5,6 % pour l'année témoin projetée 2014.

¹⁷⁸ Pièce C-HQT-0065, p. 50 et 51.

¹⁷⁹ Dossier R-3669-2008 Phase 1.

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

[641] Le compte d'écart des revenus des services de transport de point à point cumule les écarts, tant positifs que négatifs, relatifs aux revenus des services de transport de point à point. Le Transporteur présente le solde projeté du compte d'écart aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2013¹⁸⁰. Comme précisé à la section 3.2.4 de la présente décision, ce solde de 9,9 M\$, comprend un montant de 0,7 M\$ provenant des pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions¹⁸¹.

[642] La Régie constate que le solde du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions D-2007-08¹⁸² et D-2008-019¹⁸³. **Elle approuve le solde projeté de 9,9 M\$.**

[643] **La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter distinctement les sommes du compte d'écart associées aux pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions et celles associées aux écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point, comme présenté au tableau R32.1 de la pièce C-HQT-0065.**

10. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[644] Le Transporteur affirme qu'il effectue la répartition du coût de service conformément aux décisions antérieures de la Régie dont, notamment, les décisions D-2006-66¹⁸⁴ et D-2009-015¹⁸⁵. Il présente ainsi la répartition du coût de service 2014 selon une méthode en trois étapes, soit la répartition par fonction, par composante et par service.

¹⁸⁰ Pièce C-HQT-0041, p. 12, tableau 7.

¹⁸¹ Pièce C-HQT-0065, p. 51.

¹⁸² Dossier R-3605-2006.

¹⁸³ Dossier R-3640-2007.

¹⁸⁴ Dossier R-3549-2004 Phase 2.

¹⁸⁵ Dossier R-3669-2008 Phase 1.

[645] Les raccordements des centrales de type Toulnostouc et les raccordements des clients font l'objet d'une assignation spécifique au service de transport de point à point et au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, respectivement. Aux fins de la répartition du coût des centrales autres que Toulnostouc, le Transporteur retire, pour l'année 2014, les besoins de transport provenant des réservations de 238 MW sur le chemin HQT-HIGH.

[646] La Régie demande au Transporteur de lui fournir une description du facteur de répartition des coûts pour les retraits d'actifs, conformément aux décisions D-2011-039 et D-2012-059¹⁸⁶. Dans la décision D-2011-039, la Régie statuait comme suit :

« [475] [...] 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 »¹⁸⁷.

[647] Le Transporteur répond que, pour l'année 2014, il n'a pas identifié d'actifs dont la valeur nette est importante et justifierait une telle répartition. Le facteur de répartition est donc celui précisé à la pièce C-HQT-0043 et reconnu par la décision D-2011-039, soit une attribution aux différentes fonctions selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation des postes et des lignes.

[648] La Régie retient que le Transporteur n'a identifié aucun actif permettant une répartition selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondante. Elle comprend que, de ce fait, il n'a pas intégré ce facteur de répartition à la pièce C-HQT-0043. Cependant, il est utile d'intégrer, dans la description des facteurs de répartition des dépenses nécessaires à la prestation de service, la possibilité de répartir les retraits d'actifs selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé, car elle fait partie de la méthodologie de répartition des coûts approuvée par sa décision D-2011-039.

[649] En conséquence, la Régie reconnaît que la méthodologie appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût de service 2014 est conforme à la méthode définie dans ses décisions antérieures.

¹⁸⁶ Dossier R-3777-2011.

¹⁸⁷ Dossier R-3738-2010, p. 111.

[650] **La Régie demande au Transporteur, lors de ses prochains dossiers tarifaires, d'inclure, dans la description du facteur de répartition des retraits d'actifs, la possibilité de répartir les retraits d'actifs selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondante. Elle lui demande également de préciser s'il a été en mesure, pour l'année visée, d'effectuer une telle répartition.**

[651] Par ailleurs, le Transporteur propose de répartir la nouvelle rubrique « Charge de désactualisation », décrite à la section 3.2.3 de la présente décision, selon une affectation directe des coûts aux différentes fonctions concernées.

[652] **La Régie accepte la répartition proposée par le Transporteur, pour cette rubrique.**

11. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

11.1 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

11.1.1 TARIFS DES SERVICES DE TRANSPORT

[653] Aux fins de l'établissement des tarifs des services de transport pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, le Transporteur reconduit la méthode existante approuvée par la Régie dans le premier dossier tarifaire du Transporteur.

[654] Les tarifs annuel, mensuels, hebdomadaires, quotidiens ou horaire sont applicables aux services de transport de point à point.

[655] Le tarif annuel reflète le revenu requis résiduel divisé par la prévision des besoins de transport de long terme, pertes incluses.

[656] Le revenu requis résiduel s'obtient en retranchant, du revenu requis, les revenus provenant des services de transport de court terme.

[657] Les revenus provenant du service de transport pour l'alimentation de la charge locale correspondent à la prévision des besoins de transport pour la charge locale, multipliée par le tarif annuel.

[658] Le taux de pertes de transport est établi à 5,5 % pour l'année 2013 et à 5,6 % pour l'année 2014.

[659] Les tarifs mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaire sont déterminés à partir du tarif annuel¹⁸⁸.

[660] Le tableau suivant résume les Tarifs proposés :

TABLEAU 29
TARIFS 2012 ET TARIFS PROPOSÉS

Service	Type	Unité	Tarifs	Tarifs proposés pour 2013		Tarifs proposés pour 2014	
			2012	Preuve initiale	Amendés fin 2013	Preuve initiale	Amendés fin 2013
Annuel	ferme	\$/kW/an	71,49	69,41	69,83	72,61	73,54
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	5,96	5,78	5,82	6,05	6,13
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	5,96	5,78	5,82	6,05	6,13
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	1,37	1,33	1,34	1,4	1,41
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	1,37	1,33	1,34	1,4	1,41
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,27	0,27	0,27	0,28	0,28
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,20	0,19	0,19	0,20	0,20
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	8,16	7,92	7,97	8,29	8,39
Réseau intégré	ferme	\$	0	0	0	0	0
Charge locale	ferme	\$	2 624 397 900	2 577 470 940	2 593 067 220	2 689 692 230	2 724 142 220
Cavalier							
Point à point long terme	ferme	\$/kW/an	-0,26	0,24	0,24	0,00	0,00
Charge locale	ferme	\$	-9 544 600	8 912 160	8 912 160	0	0

Sources : tableau 3 de la pièce C-HQT-0100 et tableau 1 de la pièce C-HQT-0134.

[661] Dans le cadre de sa preuve initiale, le Transporteur propose des tarifs annuels de point à point de 69,41 \$/kW/an pour l'année de base 2013 et de 72,61 \$/kW/an pour l'année témoin projetée 2014, sans considération du cavalier. Une fois ajustés selon la

¹⁸⁸ Pièce C-HQT-0044, p. 11 et 12.

mise à jour du taux de rendement en fonction des pièces révisées au 13 décembre 2013, les Tarifs proposés s'élèvent respectivement à 69,83 \$/kW/an et à 73,54 \$/kW/an.

[662] Ces valeurs ajustées du tarif annuel proposé représentent des variations de - 2,3 % pour l'année 2013 et de 2,9 % pour l'année 2014 par rapport au tarif approuvé pour l'année 2012.

[663] En ce qui a trait à la facture de la charge locale, dans sa preuve initiale, le Transporteur évalue son montant à 2 577,5 M\$ pour l'année de base 2013 et à 2 689,7 M\$ pour l'année témoin projetée 2014. Une fois ajustés selon la mise à jour du taux de rendement en fonction des pièces révisées au 13 décembre 2013, ces montants s'élèvent à 2 593,1 M\$ pour l'année de base 2013 et à 2 724,1 M\$ pour l'année témoin projetée 2014¹⁸⁹.

[664] Les montants ajustés des revenus de service de transport pour l'alimentation de la charge locale représentent, pour les années 2013 et 2014 respectivement, des variations de - 1,2 % et de 3,8 % par rapport à la facture de la charge locale 2012, sans considération du cavalier. Cette modification reflète l'évolution des besoins de transport de la charge locale qui passent de 36 710 MW en 2012 à 37 134 MW en 2013 et à 37 043 MW en 2014, ainsi que l'évolution du tarif annuel.

[665] Pour l'année témoin projetée 2014, en tenant compte des modifications apportées au coût moyen pondéré du capital par la décision D-2014-034¹⁹⁰, le tarif annuel est estimé à 75,29 \$/kW/an soit une hausse de 2,4 % par rapport au tarif ajusté proposé pour 2014 et une augmentation de 7,8 % par rapport à la valeur 2013 ajustée. Par rapport au tarif annuel 2012, la progression est de 5,3 %.

[666] De la même manière, la facture de la charge locale est estimée à 2 789,1 M\$ pour l'année témoin projetée 2014, soit une hausse de 2,4 % par rapport au montant ajusté proposé pour 2014 et de 7,6 % par rapport à la valeur 2013 ajustée. Toutefois, par rapport au montant 2012, la facture croît de 6,3 %.

[667] Par ailleurs, le Transporteur présente l'évolution depuis 2001, en dollars courants et en dollars constants, du tarif annuel applicable au service de transport de point à point

¹⁸⁹ Pièce C-HQT-0134, p. 5.

¹⁹⁰ *Supra*, note130, Dossier 3842-2013.

de long terme et de la facture applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, tel qu'exigé par la décision D-2008-019¹⁹¹.

TABLEAU 30
ÉVOLUTION DU TARIF POINT À POINT DE LONG TERME
ET DE LA FACTURE DE LA CHARGE LOCALE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IPC	100,0	102,2	105,1	107,1	109,5	111,7	114,1	116,7	117,1	119,2	122,6	124,5	126,4	128,9
Tarif annuel (\$/kW/an)¹														
Dollars courants	72,91	72,91	72,91	72,91	72,90	72,90	70,82	70,82	72,00	75,26	72,45	71,49	69,41	72,61
Dollars constants de 2001	72,91	71,31	69,36	68,07	66,60	65,29	62,06	60,67	61,49	63,14	59,07	57,43	54,93	56,34
Charge locale (M\$)¹														
Dollars courants	2313,0	2313,0	2313,0	2313,0	2483,0	2483,0	2539,7	2528,6	2575,0	2651,4	2644,6	2624,4	2577,5	2689,7
Dollars constants de 2001	2313,0	2262,1	2200,5	2159,5	2268,3	2223,8	2225,7	2166,1	2199,3	2224,5	2156,2	2108,1	2039,8	2086,9

Source : pièce C-HQT-0100, p. 9, tableau 4.

[668] Les montants affichés dans le tableau ci-dessus ne prennent pas en considération le cavalier. De plus, les valeurs du tarif annuel et de la facture de la charge locale pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 correspondent à celles mentionnées dans la preuve initiale du Transporteur.

[669] EBM recommande à la Régie de revoir, lors du prochain dossier tarifaire, la méthodologie d'établissement des tarifs établis dans la décision D-2002-095¹⁹² en fonction de la causalité des coûts, afin de déterminer les pertes de transport par catégorie de clients pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'interfinancement.

[670] Dans le contexte du présent dossier, la Régie a limité les enjeux qu'elle entendait examiner et a décidé de ne pas revoir l'approche, ni la méthode de calcul de détermination du taux de pertes adopté à ce jour¹⁹³. De ce fait, elle ne peut juger de la pertinence de la proposition de l'intervenante. La Régie est donc d'avis qu'il appartiendra à la formation au prochain dossier tarifaire de décider des sujets qu'elle entendra traiter.

¹⁹¹ Dossier R-3640-2007.

¹⁹² Dossier R-3401-98.

¹⁹³ Décision D-2013-172, p. 6, par. 25.

[671] **Compte tenu des dispositions de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel de l'année de base 2013 à 69,64 \$/kW/an et celui de l'année témoin projetée 2014 à 74,77 \$/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale est estimé, quant à lui, à 2 586,2 M\$ pour l'année de base 2013 et à 2 769,6 M\$ pour l'année témoin projetée 2014.**

[672] En ce qui a trait au tarif annuel de point à point, les montants estimés ci-dessus représentent, par rapport aux tarifs approuvés 2012, des variations de - 2,6 % pour l'année de base 2013 et de 4,6 % pour l'année témoin projetée 2014. Pour ce qui est de la facture de la charge locale, les montants estimés ci-dessus représentent, par rapport aux montants autorisés 2012, des variations de - 1,5 % pour l'année de base 2013 et de 5,5 % pour l'année témoin projetée 2014.

Cavalier

[673] Sur la base du solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point décrit à la section 9.6 ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme, le Transporteur propose un cavalier de 0,24 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et de 8 912 160 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

[674] **La Régie fixe le cavalier à 0,24 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 8 912 160 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013.**

11.1.2 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[675] Le Transporteur établit les tarifs des services complémentaires applicables aux services de transport de point à point pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée 2014, en tenant compte des décisions antérieures de la Régie et des besoins de transport.

[676] La Régie constate que les Tarifs proposés pour les deux années sont maintenus au niveau des tarifs autorisés 2012 pour la plupart des services complémentaires. Seul le

service de maintien de réserve arrêtée présente une légère baisse tarifaire pour l'année 2013.

[677] La Régie fixe les tarifs des services complémentaires, comme proposé par le Transporteur.

11.2 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

11.2.1 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

[678] Le Transporteur propose d'actualiser les montants relatifs à l'allocation maximale ainsi qu'aux contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur, seulement pour l'année 2014, compte tenu du calendrier prévu par la Régie dans la décision D-2013-090¹⁹⁴.

Allocation maximale

[679] Le Transporteur effectue la mise à jour du montant de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport.

[680] Selon la méthode en vigueur, le montant de l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif de transport annuel sur une période de vingt ans, après déduction des frais d'entretien et d'exploitation, de la taxe sur le capital et de la taxe sur les services publics applicables. Tout excédent à ce montant maximal est assumé par le client des services de transport pour lequel l'ajout au réseau est réalisé.

[681] Le montant de l'allocation maximale proposé par le Transporteur pour l'année 2014 est de 627 \$/kW comparativement au montant existant de 571 \$/kW.

[682] La Régie autorise le montant proposé par le Transporteur, relatif à son allocation maximale, sous réserve des ajustements découlant des dispositions de la présente décision.

¹⁹⁴ Pièce C-HQT-0046, p. 4.

[683] Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 14 mars 2014, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté en conséquence.

Contribution maximale pour les postes de départ

[684] Le Transporteur répond aux demandes de suivi émises par la Régie dans ses décisions antérieures, dont les décisions D-2008-036¹⁹⁵, D-2009-015¹⁹⁶, D-2010-032¹⁹⁷ et D-2011-039¹⁹⁸.

[685] Le Transporteur indique avoir vérifié la répartition du poids de chacune des catégories de coûts retenue, avec les données relatives aux postes de départ produites dans ses plus récents rapports annuels déposés à la Régie. Il reconduit, pour l'année témoin projetée 2014, la répartition retenue depuis l'année 2008.

TABLEAU 31
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DES COÛTS DES POSTES DE DÉPART

Catégorie des coûts	Ingénierie et gestion	Équipements	Installation et construction
Répartition utilisée de 2002 à 2007	20%	42%	38%
Répartition à utiliser depuis 2008	15%	42%	43%

Source : pièce C-HQT-0046, p. 7.

[686] Le Transporteur utilise cette répartition dans le calcul de l'indice du coût total d'un poste de départ.

[687] Le Transporteur fait état d'une révision de la source de données pour l'indice des coûts d'installation et de construction. L'année de base de la série passe de 2002 = 100 à 2007 = 100. Le taux de croissance 2011 et 2012 a été calculé sur cette base.

¹⁹⁵ Dossier R-3626-2007.

¹⁹⁶ Dossier R-3669-2008.

¹⁹⁷ Dossier R-3706-2009.

¹⁹⁸ Dossier R-3738-2010.

[688] Le Transporteur compare ensuite l'indice de croissance des coûts obtenus pour l'année 2012 pour les postes de départ à l'IPC. Il constate que le premier indice aurait cru 1,96 fois plus rapidement que l'IPC entre 2001 et 2012.

[689] En projetant cette tendance à la prévision de l'IPC pour 2013 et 2014, le Transporteur fait valoir qu'une augmentation de 7,0 % de la contribution maximale aux coûts des postes de départ serait appropriée, en 2014, pour les postes de départ associés aux centrales de moins de 250 MW. Par ailleurs, le Transporteur ne dispose d'aucun nouvel élément lui permettant de justifier une modification au niveau des contributions applicables aux postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW.

[690] En ce qui a trait à la contribution maximale pour le réseau collecteur, reconduite depuis 2009 par la Régie, le Transporteur propose d'en maintenir les montants pour l'année témoin projetée 2014. Il mentionne ne pas être en mesure de transmettre à la Régie une analyse du coût réel des réseaux collecteurs mis en service dans le cadre des deux premiers appels d'offres de production éolienne du Distributeur¹⁹⁹.

[691] La Régie constate que la proposition du Transporteur, dans le présent dossier, est conforme à sa décision D-2010-032²⁰⁰ et à ses décisions antérieures pertinentes²⁰¹. **Par ailleurs, elle prend acte de la modification quant à la source des données pour l'indice des coûts d'installation et de construction.**

[692] Pour ce qui est des postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW et des réseaux collecteurs, la Régie retient qu'aucun élément ne justifie de modification au montant des contributions maximales existantes applicables.

[693] En conséquence, la Régie autorise, pour les postes de départ et le réseau collecteur, les montants de contribution maximale, proposés par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2014, reproduits au tableau 32 ci-après.

¹⁹⁹ Pièce C-HQT-0046, p. 10 et 11.

²⁰⁰ Dossier R-3706-2009.

²⁰¹ En particulier, les décisions D-2008-036 et D-2009-015.

TABLEAU 32
CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2014 POUR LES POSTES
DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR

Tension nominale	Centrales de moins de 250MW		Centrales de 250MW et plus	
	n'appartenant pas à Hydro-Québec	appartenant à Hydro-Québec	n'appartenant pas à Hydro-Québec	appartenant à Hydro-Québec
moins de 44 kV	56 \$/kW	49 \$/kW	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 et 120 kV	90 \$/kW	78 \$/kW	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	155 \$/kW	135 \$/kW	95 \$/kW	83 \$/kW

Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 161 \$/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordée le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.

Source : pièce C-HQT-0046, p. 11.

[694] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le texte des Tarifs et conditions afin de refléter l'ensemble des nouvelles contributions maximales applicables.

11.2.2 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT

[695] Dans la décision D-2009-071, la Régie a établi un format de suivi des engagements d'achat de type Touloustouc sur une base annuelle, qui prend en compte les engagements en vertu de l'article 12A.2 (i) et des sections de l'appendice J des Tarifs et conditions.

[696] Dans sa décision D-2010-032, la Régie demandait au Transporteur de déposer une mise à jour du tableau relatif au suivi des engagements d'achat de type Touloustouc lors de ses prochains dossiers tarifaires.

[697] Dans le cadre de sa demande tarifaire subséquente²⁰², le Transporteur déposait ce suivi selon un format simplifié, basé sur une nouvelle approche. Cette approche consistait à utiliser l'ensemble des revenus découlant des conventions de service de transport associées à un client pour établir l'adéquation annuelle entre les engagements du client et

²⁰² Dossier R-3738-2010.

les revenus effectifs annuels découlant de ses réservations de service de transport. La Régie avait reporté sa décision sur ce sujet à une audience générique sur la Politique d'ajouts. Elle demandait au Transporteur, dans l'intervalle, de produire, lors du dépôt de son rapport annuel, une mise à jour du tableau relatif au suivi des engagements d'achat.

[698] Le suivi des engagements d'achat a ainsi été déposé, dans le cadre des rapports annuels 2011 et 2012²⁰³, sous ce même format.

[699] Dans le cadre du présent dossier, en réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur fournit le tableau des suivis des engagements d'achat, sur une base prévisionnelle pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014²⁰⁴.

[700] La Régie demande au Transporteur de maintenir, jusqu'à ce qu'une décision soit rendue sur la Politique d'ajouts, le dépôt du tableau relatif au suivi des engagements d'achat de type Toulmoustoc dans le cadre de ses dossiers tarifaires, selon la méthodologie présentement en vigueur et le format prescrit dans la décision D-2010-032²⁰⁵.

11.3 TARIFS ET CONDITIONS

[701] Le Transporteur propose certaines modifications au texte des Tarifs et conditions.

11.3.1 MODIFICATION À L'ARTICLE 2.2 (PRIORITÉ DE RÉSERVATION POUR LES CLIENTS EXISTANTS DU SERVICE FERME)

[702] Le Transporteur propose de remplacer, dans l'article 2.2 des versions française et anglaise des Tarifs et conditions, les termes « [...] *la date établie à l'article 44.2* » et « [...] *the date established in article 44.2* » par les termes « *du 14 juin 2012* » et « *June 14, 2012* ».

²⁰³ Rapports annuels 2011 et 2012 du Transporteur, pièce HQT-2, document 14.

²⁰⁴ Pièce C-HQT-0065, p. 57 et 58.

²⁰⁵ Dossier R-3706-2009, p. 96.

[703] Le Transporteur justifie le changement proposé par le fait que l'article 2.2 précise les modalités d'exercice du droit de renouvellement accordé aux clients du service de transport ferme de point à point de long terme, pour lesquelles la date du 14 juin 2012 est fixe, alors qu'un renvoi à l'article 44.2 vise une date mobile, régulièrement modifiée en fonction des décisions de la Régie. La modification qu'il propose permet ainsi d'intégrer la date fixe du 14 juin 2012 requise par cet article.

[704] **La Régie modifie, tel que proposé, l'article 2.2 des Tarifs et conditions.**

11.3.2 MODIFICATION À L'ARTICLE 44.2 (ENTRÉE EN VIGUEUR DES TARIFS)

[705] Le Transporteur propose de remplacer, dans les versions française et anglaise des Tarifs et conditions, le deuxième paragraphe de l'article 44.2 par les textes suivants :

« Les annexes 4 et 5 approuvées par les décisions D-2012-010 et D-2012-069 entrent en vigueur le 14 décembre 2012 et demeurent applicables jusqu'à leur remplacement ».

« Schedules 4 and 5 approved by Decisions D-2012-010 and D-2012-069 shall come into force on December 14, 2012 and shall continue to apply until superseded ».

[706] Le Transporteur justifie sa proposition par le fait qu'une adaptation est requise au deuxième paragraphe de l'article 44.2 des Tarifs et conditions afin de refléter l'entrée en vigueur, le 14 décembre 2012, des annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions.

[707] **La Régie modifie, tel que proposé, l'article 44.2 des Tarifs et conditions.**

11.3.3 AUTRES MODIFICATIONS À LA VERSION ANGLAISE DES TARIFS ET CONDITIONS

[708] Le Transporteur propose plusieurs ajustements au texte de la version anglaise des Tarifs et conditions afin d'en améliorer la concordance avec celui de la version française, la conformité à l'usage anglais et afin d'harmoniser la présentation des deux versions.

[709] Afin d'assurer une cohérence entre les versions française et anglaise des Tarifs et conditions, **la Régie modifie les Tarifs et conditions, tel que proposé au tableau 2 de la pièce C-HQT-0047.**

[710] **La Régie demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 14 mars 2014, à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions, dans ses versions française et anglaise, tenant compte des dispositions de la présente décision.**

12. CONFIDENTIALITÉ

[711] Le Transporteur a déposé sous pli confidentiel la réponse à la question 15.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie (C-HQT-0066) relative aux données de pointe réelle des charges du Distributeur sur la base desquelles le coût des achats de services de transport attribuable au contrat de service de transport avec RTA a été calculé.

[712] Le Transporteur demande à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion de renseignements contenus à la pièce C-HQT-0066, en raison de leur caractère confidentiel et pour des motifs d'intérêt public. Une affirmation solennelle est produite au soutien de cette demande.

[713] **La Régie accueille la demande du Transporteur.**

[714] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

TARIFS ET CONDITIONS POUR L'ANNÉE 2013

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur pour l'année 2013;

APPROUVE les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables, dont les modifications au compte de frais reportés relatif aux coûts de mises

en service de projets non autorisés et les modifications au traitement de la charge de désactualisation;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données de sa base de tarification pour l'année de base 2013 et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**;

MAINTIENT pour le Transporteur une structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

AUTORISE un coût moyen pondéré du capital de 6,497 % applicable à la base de tarification, incluant un taux de rendement des capitaux propres de 6,409 % et un coût de la dette de 6,534 %;

ÉTABLIT le coût moyen pondéré du capital prospectif à 4,628 %;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour et de déposer, au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**, les données afférentes au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour l'année de base 2013, en tenant compte de la présente décision;

FIXE le taux de pertes de transport à 5,5 % du débit horaire maximal pour application du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, selon la preuve du Transporteur;

MODIFIE le cavalier pour le service de transport de point à point de long terme et pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour application du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tel que précisé dans la présente décision à la section 11.1.1;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

TARIFS ET CONDITIONS POUR L'ANNÉE 2014

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur pour l'année 2014;

APPROUVE les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables, dont le traitement des pénalités liées aux écarts de réception et le traitement des pénalités liées à l'exploitation y incluant, dans ce dernier cas, la création d'un compte d'écart portant intérêts au taux de rendement autorisé applicable;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données de sa base de tarification pour l'année témoin projetée 2014 et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**;

MAINTIEN pour le Transporteur une structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

AUTORISE un taux de rendement des capitaux propres de 8,2 %;

ÉTABLIT le coût moyen pondéré du capital prospectif à 5,458 %;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour et de déposer, au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**, les données afférentes au calcul du coût moyen pondéré du capital;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour et de déposer, au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**, les données afférentes au calcul du revenu requis et des tarifs des services de transport pour l'année témoin projetée 2014, en tenant compte de la présente décision;

FIXE le taux de pertes de transport à 5,6 % du débit horaire maximal pour application à compter du 1^{er} janvier 2014 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, selon la preuve du Transporteur;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le **14 mars 2014 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur et **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce C-HQT-0066;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Lise Duquette
Régisseur

Pierre Méthé
Régisseur

Bernard Houle
Régisseur

Représentants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais) représentée par M^e Stéphanie Lussier;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M^e Paule Hamelin;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par Me André Turmel;

Option consommateurs (OC) représentée par M^e Éric David;

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard.

ANNEXE 1

Annexe 1 (6 pages)	
L. D.	_____
P. M.	_____
B. H.	_____

LISTE DES SUIVIS REQUIS PAR LA PRÉSENTE DÉCISION

La Régie demande que les éléments suivants soient déposés par le Transporteur.

A. Lors des prochains rapports annuels :

1. L'analyse comparative des bases de tarification projetée et réelle établies en fonction de la moyenne des 13 soldes mensuels (Section 5.2.2, par. 461)
2. Les données sur les revenus de transport, ainsi que les transits associés, selon le même niveau de détail que le tableau R31.1 de la pièce C-HQT-0065. (Section 9.4, par. 637)

B. Autre suivi administratif

1. La dénonciation, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, de tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet déjà autorisé et les justifications relatives à ce dépassement. (Section 5.7, par. 510).

C. Lors du ou des prochains dossiers tarifaires (ou dans un autre cadre tarifaire, lorsque précisé) :

1. Rapport sur les développements récents des projets de Réingénierie des chaînes d'approvisionnement et de Télémaintenance, y compris la reconduction d'ententes-cadres existantes ou la conclusion de nouvelles ententes-cadres. (Section 2.1.1, par. 48)
2. Une proposition de méthode de suivi des gains d'efficacité qui permettra d'identifier et de mesurer annuellement les gains d'efficacité recherchés. Cette

- méthode devra permettre de démontrer comment le Transporteur entend réaliser son efficience aux CNE. (Section 2.1.1, par. 76)
3. La mise en place de la nouvelle base de référence représentative de la nouvelle structure organisationnelle centralisée (VPEI). Cette base devra permettre un suivi annuel des résultats issus de la nouvelle méthode de suivi des gains d'efficience aux CNE. Les résultats devront porter sur les gains obtenus depuis l'année 2012. (Section 2.1.1, par. 78)
 4. La mise à jour de l'analyse des indicateurs de performance produite au présent dossier. (Section 2.2.1, par. 120)
 5. La mise à jour des tableaux récapitulatifs de l'évolution des indicateurs de performance et des données de base pour les ratios de coûts, présentés à l'annexe 1 de la pièce C-HQT-0022, pages 25 à 27. (Section 2.2.1, par. 121)
 6. La mise à jour de l'analyse des indicateurs de balisage. (Section 2.3, par. 149)
 7. La précision quant aux normes comptables visant les contrats de location, de même qu'une mise à jour des pièces HQT-4, documents 1 et 2 du Transporteur. (Section 3.2, par. 155)
 8. Le redressement des données relatives à la masse salariale et les explications y afférentes, s'il y a lieu, pour les années historiques, pour l'année de base et pour l'année autorisée, le cas échéant, tel qu'effectué dans le présent dossier. (Section 4.2.1, par. 255)
 9. La mise à jour de la figure R2.1 de la pièce C-HQT-0071, relative à l'évolution réelle et prévue des départs à la retraite des employés du Transporteur. (Section 4.2.1, par. 256)
 10. La mise à jour du tableau 8 présentant les informations liées au coût de retraite pour l'année autorisée, l'année historique, l'année de base et l'année témoin. (Section 4.2.1, par. 262)

11. L'impact sur le coût de retraite de la mise en place du partage à parts égales du coût du service courant des régimes de retraite avec les employés du Transporteur. (Section 4.2.1, par. 263)
12. Une proposition d'ajustement de la méthode d'établissement du ratio moyen Retraits bruts/mises en exploitation afin d'y inclure la distinction entre les catégories d'investissements dont la catégorie « Croissance des besoins ». (Section 4.3.3, par. 368)
13. Une ventilation des coûts inscrits à la base de tarification pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites ainsi que l'année prévue de démantèlement, pour chacun des sites visés par une cessation prévue d'activités de transformation. (Section 5.2.1, par. 412)
14. Une justification des écarts historiques et, le cas échéant, une présentation des améliorations apportées au processus d'élaboration des prévisions budgétaires, dès le dépôt initial de la proposition tarifaire du Transporteur. (Section 5.2.2, par. 459)
15. Advenant des reclassements entre les composantes de la base de tarification pour une année donnée, la base de tarification autorisée reclassée pour l'année concernée. (Section 5.2.2, par. 460)
16. Description et explication de tout dépassement de coûts de plus de 15 %, réels ou anticipés, d'un projet de plus de 25 M\$, lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif (suivi n° B.1. ci-dessus), que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. (Section 5.7, par. 511)
17. La même structure et le même niveau d'information que dans le présent dossier, pour la présentation de l'évolution du réseau de transport, pour l'année historique, l'année de base et l'année témoin projetée. (Section 8.1, par. 560)
18. L'état de la transformation des postes de transport en maintenant le même niveau de précision que dans le présent dossier, en commentant les cas de dépassement de capacité de transformation et en indiquant les mesures de correction envisagées. (Section 8.1.2, par. 568)

19. Toute information relative à d'éventuels développements quant à l'implantation de la programmation variable aux 15 minutes à d'autres interconnexions. (Section 9.1, par. 595)
20. Un libellé descriptif de la programmation variable aux 15 minutes à inclure dans le texte des Tarifs et conditions. (Section 9.1, par. 596)
21. La mise à jour des données liées au service de compensation d'écart de réception, selon le tableau 2 de la pièce C-HQT-0040; l'information relative au traitement, envers le fournisseur des services complémentaires, des revenus ou des coûts découlant de la facturation de ces services; l'information relative aux revenus tirés des pénalités liées à l'exploitation en distinguant ceux liés à l'article 3 des Tarifs et conditions et ceux liés aux articles 13.7d) et 14.5. (Section 9.3, par. 627)
22. Une présentation distincte des sommes du compte d'écart associées aux pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions et de celles associées aux écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point, comme présenté au tableau R32.1 de la pièce C-HQT-0065. (Section 9.6, par. 643)
23. La description du facteur de répartition des retraits d'actifs incluant la possibilité de répartir les retraits d'actifs selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondante, en précisant s'il a été possible, pour l'année visée, d'effectuer une telle répartition. (Section 10, par. 650)
24. Le tableau relatif au suivi des engagements d'achat de type Touloustouc, selon la méthodologie présentement en vigueur et le format prescrit dans la décision D-2010-032, jusqu'à ce qu'une décision soit rendue sur la Politique d'ajouts. (Section 11.2.2, par. 700)

C. Dans le présent dossier, au plus tard le 14 mars 2014 à 12 h :

1. Les données de la base de tarification pour chacune des deux années 2013 et 2014, ajustées en fonction de la présente décision. (Section 5.1, par. 395)

2. L'ajustement du coût de la dette applicable à l'année témoin projetée 2014. (Section 6.2, par. 543)
3. L'ajustement des données relatives au coût moyen pondéré du capital, en fonction de la présente décision et de la décision D-2014-034. (Section 6.2, par. 547)
4. La mise à jour de l'ensemble des données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision. (Section 7, par. 556)
5. L'ajustement du montant de l'allocation maximale. (Section 11.2.1, par. 683)
6. La mise à jour du texte des Tarifs et conditions afin de refléter l'ensemble des nouvelles contributions maximales du Transporteur. (Section 11.2.1, par. 694)
7. Un nouveau texte des Tarifs et conditions, dans ses versions française et anglaise, tenant compte des dispositions de la décision. (Section 11.3.3, par. 710)