

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE) ET DU CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ) DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014

Premier sujet – Revenus requis

1. Références:

- (i) HQT-1, Doc-1, Page 8
- (ii) HQT-3, Doc-1, pages 8 et suivantes
- (iii) Dossier R-3777-2011, HQT-3, Doc-1, page 19
- (iv) Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Doc-1.1, pages 5-6

Préambule

(i) *« Sur le plan des CNE, les efforts d'efficience du Transporteur, tributaires de sa flexibilité de gestion, ont permis de livrer des résultats surpassant les cibles d'efficience fixées et les gains d'efficience ont atteint 54,3 M\$ en 2012. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficience structurée. Ainsi, le Transporteur a réalisé des gains d'efficience de 92,9 M\$ à l'horizon 2012, en tenant compte de la récurrence des mesures réalisées depuis 2008.*

(...)

Ainsi, le Transporteur considère qu'il est justifié et prudent de réintégrer un objectif global de 1 % des CNE sous son contrôle de gestion et prévoit la réalisation de gains d'efficience récurrents de 6,0 M\$ et 6,1 M\$ pour les années 2013 et 2014 respectivement.»

(ii) Le Transporteur explique de quelle manière il procède à l'optimisation de ses CNE. Il fait notamment référence (page 9, ligne 23) aux « attentes de la haute direction » qui concordent avec celles de l'actionnaire exprimées par le biais du Budget de novembre 2012 et du projet de loi 25 (LQ 2013, ch. 16).

(iii) *«3.2 Gains prévus pour 2012*

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

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

(iv) À son rapport annuel 2012, HQT indique avoir réalisé un trop-perçu de 47M\$ aux CNE, dont 46M\$ aux charges brutes directes et 11M\$ aux charges de services partagés, compensés par 10M\$ de plus de coûts capitalisés que prévu.

Questions:

- 1.1. À la référence (i), pourquoi qualifiez-vous de « ponctuelle » la cible d'efficience de 2% décrétée par la Régie dans le dernier dossier tarifaire?
- 1.2. Au dépôt du dernier dossier tarifaire (R-3777-2011), soit le ou vers le 1er août 2011, le Transporteur prévoyait réaliser des gains d'efficience de 6,6 M\$ en 2012, soit le minimum requis en fonction de l'approche paramétrique. Le 24 mai 2012, dans sa décision D-2012-059, la Régie a fait passer cette cible au double. HQT aura finalement réalisé 54,3 M\$ de gains d'efficience, soit 47,7 M\$ de plus ou neuf fois plus que prévu. Veuillez expliquer pourquoi vous n'avez pas été capable de prévoir ces 47,7M\$ supplémentaires lors du dossier R-3777-2011?
 - 1.2.1. Nous aimerions comprendre comment le Transporteur a réussi à dépasser de manière aussi importante la cible d'efficience qu'il s'était fixée et l'évolution de ses prévisions de gains d'efficience sur cette période. Veuillez expliquer la chronologie des événements qui ont suivi le dépôt du 1er août 2011, en insistant sur les demandes faites par l'actionnaire et par la direction Hydro-Québec et les décisions prises par la direction du Transporteur spécifiquement, et l'évolution de vos prévisions à chacune de ces décisions. Veuillez indiquer la date de chacune de ces demandes et décisions.
 - 1.2.2. Au 1er mai 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience pour 2012?
 - 1.2.3. Au 1er août 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience pour 2012?
 - 1.2.4. Au 1er novembre 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience pour 2012?
- 1.3. Dans quelle mesure le Budget de novembre 2012 a-t-il influencé le résultat final des gains d'efficience réalisés en 2012?
- 1.4. Veuillez détailler les 54,3 M\$ de gains d'efficience en fonction des différentes rubriques des CNE : masse salariale; stock, achats de biens, ressources

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

financières, locations et autres; différentes rubriques de charges de services partagés; etc.

- 1.5. Le trop-perçu de 47 M\$ mentionné à la référence (iv) découle-t-il des gains d'efficacité imprévus de 47,7 M\$? Si oui, dans quelle mesure? Veuillez expliquer.
- 1.6. À la référence (ii) page 10, ligne 3, vous indiquez que la récurrence des gains de l'année 2012 n'est pas totalement garantie. Dans quelle mesure cette récurrence est-elle garantie et que pourrait-il subvenir qui puisse porter atteinte à cette récurrence?

2. Référence:

HQT-6, Doc-2, page 17

Préambule

L'effectif en ÉTC passe de 3 175 (réel) en 2012 à 3 213 (prévu) en 2013 et 3 238 en 2014. Le Transporteur explique la diminution de l'effectif entre 2011 et 2013 ainsi que l'augmentation entre 2013 et 2014, mais pas l'augmentation entre 2012 et 2013.

Questions:

- 2.1. Qu'est-ce qui explique la hausse de l'effectif en ÉTC entre 2012 et 2013?
- 2.2. À la ligne 13, vous mentionnez que l'ajout d'effectifs en ÉTC découle de la mise en service et de l'entretien de nouveaux actifs. Quels sont ces actifs?

3. Référence:

HQT-6, Doc-2, page 19

Préambule

Les services externes connaissent deux hausses successives de plus de 10% en 2013 et 2014.

Questions:

- 3.1. Quelles sont les nouvelles normes auxquelles vous faites référence pour justifier ces hausses?

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

- 3.2. Pour chacune de ces années, veuillez indiquer quels types de services externes (juridiques, comptables, génie, etc.) vous obtenez pour vous conformer à ces normes et combien il vous en coûte.

4. Référence:

- (i) HQT-6, Doc-2, pages 19-20
- (ii) Dossier R-3777-2011, B-118, HQT-5, Doc-1, page 4
- (iii) HQT-3, Doc-1, pages 18-19

Préambule

- (i) Le montant de « Stocks et al. » pour l'année historique 2012 est de 63,5M\$. Le Transporteur demande une hausse de 3M\$ en 2013 et une hausse additionnelle de 10M\$ en 2014.
- (ii) Le montant prévu pour 2012 pour la même rubrique au dossier R-3777 était de 95,4M\$, mais il a été ramené à 85,4M\$ par la décision D-2012-059. Il s'agit donc à première vue d'un trop-perçu de 22M\$ pour 2012, qui aurait pu atteindre 32M\$, n'eût été de l'intervention de la Régie.

Questions:

- 4.1. Notre compréhension au point (ii) est-elle correcte?
- 4.2. Sinon, veuillez indiquer et expliquer quel a été le trop-perçu pour cette rubrique en 2012.
- 4.3. Ce trop-perçu est-il relié à un manque à gagner à une autre rubrique? Si oui, veuillez expliquer le lien.
- 4.4. Ce trop-perçu est-il en lien avec la fermeture des ateliers de remise à neuf durant l'année 2011?
- 4.5. Si oui, veuillez indiquer à quel moment la décision de fermer ces ateliers a été prise.
- 4.6. La fermeture de ces ateliers a-t-elle entraîné la hausse d'une autre rubrique de coûts? Si oui, laquelle et de combien? Veuillez expliquer.
- 4.7. Nous comprenons des références (i) et (iii) que la hausse de 10M\$ entre 2013 et 2014 découle du remplacement de certaines composantes des actifs de transport (par exemple, les CPC des transformateurs), une opération qui n'est

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

pas capitalisable même si elle a des bénéfices sur plusieurs années. Notre compréhension est-elle correcte? Sinon, veuillez expliquer.

4.8. Pourquoi ces charges ne sont-elles pas capitalisables?

5. Référence:

Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Doc-1.1, page 5

Préambule

HQT a réalisé un trop-perçu de 11M\$ en 2012 à la rubrique « Charge de services partagés »

Questions:

- 5.1. Veuillez expliquer les causes de cet écart.
- 5.2. Veuillez expliquer de quelle manière vous vous assurez qu'un tel écart ne se reproduise plus en 2013 ni en 2014.

6. Référence:

Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Doc-1.1, page 5

Préambule

Le Transporteur a réalisé un trop-perçu de 45M\$ à la rubrique « amortissement » qu'il décrit comme étant principalement relié au report de projets.

Questions:

- 6.1. Veuillez détailler ces 45 M\$. Veuillez notamment indiquer
 - Quelle part découle du report de projets;
 - Quelle part découle d'une sous-estimation ou surestimation du coût des projets, le cas échéant;
 - Quelle part découle d'une sous-estimation ou surestimation du coût des sorties d'actifs, le cas échéant;
- 6.2. Veuillez identifier les différents projets ayant subi des reports.

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

- 6.3. Veuillez expliquer les causes de chaque report.
- 6.4. Veuillez préciser, pour chaque report de projet, si celui-ci était hors du contrôle du Transporteur, en fournissant les explications nécessaires.
- 6.5. Veuillez expliquer de quelle manière vous vous assurez qu'un tel écart ne se reproduise plus en 2013 ni en 2014.

7. Références:

- (i) HQT-6, Doc-3, page 8
- (ii) HQT-7, Doc-2, page 4 et HQT-7, Doc-5, page 4

Préambule

- (i) Le Transporteur prévoit que la charge d'amortissement liée aux actifs incorporels va passer de 27,9M\$ en 2012 à 31,9M\$ en 2013 et à 38,3M\$ en 2014. Elle était de 22,3M\$ en 2011.
- (ii) La rubrique « logiciels » de la base de tarification provient d'un coût d'origine qui passe de 301M\$ au 31 décembre 2010 à 469M\$ au 31 décembre 2014. Il s'agit donc de mises en services relatives à des investissements de 168M\$ sur quatre ans, entraînant une croissance de 56% du coût d'origine de la rubrique « logiciel » sur cette période.

Questions:

- 7.1. Avons-nous raison de penser que la hausse de la charge d'amortissement liée aux actifs incorporels est principalement due à ces mises en services de logiciels d'une valeur de 168 M\$?
- 7.2. Veuillez répartir ce montant de 168M\$ entre projets de plus de 25M\$, en identifiant lesquels, et projets de moins de 25M\$.
- 7.3. Veuillez répartir le montant investi dans les logiciels en fonction de la finalité du logiciel :
 - Gestion du réseau;
 - Télécommunications;
 - Comptabilité, gestion des stocks, gestion du personnel, etc.;
 - Bureautique « de base » (Windows, MS Office, etc.);
 - Etc.

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

- 7.4. Pour chacune des catégories à 7.3, veuillez justifier le montant investi.
- 7.5. Veuillez indiquer quelle part de ces investissements en logiciels a été réalisée par appel d'offres.
- 7.6. Veuillez indiquer combien de soumissionnaires ont répondu, en moyenne, à ces appels d'offres.
- 7.7. Pour chacun des trois plus importants appels d'offres (en \$ de contrats octroyés), veuillez indiquer combien de soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offres.

8. Référence:

HQT-6, Doc-3, page 8

Préambule

«Une hausse de 21,5 M\$ est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur. Dans le cadre de son exercice de corroboration et de mise en conformité, le Transporteur sera appelé à effectuer des scissions, fusions et reclassements de coûts selon la mise en conformité recommandée et la corroboration des actifs effectuée. Le reclassement de certains coûts dans une unité de propriété ayant une durée d'utilité moindre que l'unité de propriété d'où elle provient ou encore de l'inscription d'un actif additionnel provenant de l'exercice de corroboration générera la charge d'amortissement additionnelle »

Questions:

- 8.1. Que sont les «travaux de mise en conformité» mentionnés ici? Veuillez notamment faire référence aux décisions de la Régie en traitant, le cas échéant.
- 8.2. Veuillez fournir un exemple de travaux de mise en conformité.
- 8.3. Veuillez indiquer la date prévue du début de ces travaux et celle de leur fin.
- 8.4. Veuillez indiquer le calcul du montant de 21,5M\$.

9. Références:

- (i) Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Doc-1.1, page 6, et rapports annuels antérieurs et dossiers tarifaires antérieurs.
- (ii) HQT-5, Doc-1, page 4
- (iii) HQT-6, Doc-1, page 9 (Annexe 1)

Préambule

- (i) Le Transporteur rapporte un trop-perçu de 4M\$ au niveau des frais corporatifs. C'est la sixième année consécutive de trop-perçus à cette rubrique.
- (ii) Le Transporteur demande une hausse de 5,1M\$ en 2013 par rapport à 2012, suivie d'une baisse de 1,6M\$ en 2014.
- (iii) Le Transporteur justifie cette hausse.

Questions:

- 9.1. Veuillez confirmer que 2012 est la sixième année consécutive pour laquelle le Transporteur rapporte un trop-perçu à la rubrique « frais corporatifs ».
- 9.2. Veuillez indiquer pour chacune des années 2007 à 2012 le montant du trop-perçu et le pourcentage qu'il représente par rapport au montant autorisé des frais corporatifs.
- 9.3. Comment expliquez-vous la récurrence de ces trop-perçus?

10. Référence:

HQT-8, Doc-1, pages 9-10 et 13 et suivantes

Préambule

Le coût moyen de la dette prévu pour 2014 est plus élevé que celui prévu pour 2013. Pourtant, HQ prévoit des emprunts de 2,3 G\$ en 2013 et 2,5 G\$ en 2014, à des taux inférieurs au taux moyen, ce qui devrait avoir un impact important à la baisse sur chacune de ces deux années. Nous cherchons donc à comprendre pourquoi le coût de la dette augmente légèrement malgré cet impact à la baisse.

Questions:

- 10.1. Devons-nous comprendre que cet impact à la baisse est entièrement compensé par l'impact de la hausse prévue des taux d'intérêt à court terme sur la portion « taux variable » de la dette?
- 10.2. Sinon, qu'est-ce qui explique ce phénomène?

11. Références:

- (i) HQT-7, Doc-3, page 3
- (ii) Dossier R-3777-2011, B-118, HQT-5, Doc-1, page 4
- (iii) Décision D-2012-059, page 42

Préambule

- (i) Dans le présent dossier, nous apprenons que la base de tarification réelle de 2012 a été de 16 894,1 M\$.
- (ii) Au dossier R-3777-2011, la Régie a approuvé une base de tarification de 17 287,5 M\$, soit 393,4M\$ de plus que le montant réel identifié en (i). Le taux de rendement autorisé dans ce dossier était de 6,391%.

« [152] La Régie souligne qu'en plus des écarts de rendement résultant de la surévaluation des dépenses au cours de certaines années entre 2005 et 2010 tel que montré au tableau 4, il y a lieu d'ajouter les impacts sur le rendement autorisé résultant d'écarts entre les projections de la base de tarification et les résultats réels. Ainsi, pour la période 2007-2010, la Régie estime que les écarts reliés à la surestimation de la base de tarification produisent un rendement supérieur au rendement autorisé de 3 M\$ en moyenne par année. »

Questions:

- 11.1. Veuillez détailler cette surestimation de 393,4M\$. Veuillez notamment distinguer entre :
- 11.2. Reports de projets;
- 11.3. Surestimation du budget d'un projet;
- 11.4. Toute autre cause permettant d'expliquer un écart d'au moins 20M\$.

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

- 11.5. Quels moyens le Transporteur a-t-il pris dans le présent dossier pour éviter de surestimer à nouveau le montant de sa base de tarification?
- 11.6. Veuillez confirmer que l'impact de cette surestimation de la base de tarification (393M\$) sur le coût des capitaux propres est de près de 8M\$.
- 11.7. Considérant notamment l'extrait cité en (iii), pourquoi ne faites-vous pas mention de ces 8M\$ à titre de trop-perçu dans votre rapport annuel pour 2012?

Deuxième sujet – Investissements en transport

12. Référence:

HQT-9, Doc-1, pages 24 et 26

Préambule

Le Transporteur prévoit des investissements de 440M\$ et 410M\$ respectivement dans les années à venir pour les projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire ». Le deuxième de ces projets se retrouve dans la section « projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014 » ce qui nous porte à croire que le projet « Interconnexion Hertel-New York » serait déposé dès 2014 à la Régie. Par ailleurs, ces projets apparaissent tous deux sous l'onglet « intégration de production ».

Le Transporteur prévoit le versement d'une contribution de 940M\$ pour La Romaine, dont la plus grande part (751,4M\$) ne sera versée qu'en 2020.

Questions:

- 12.1. Pourquoi la contribution reliée au projet de La Romaine est-elle surtout versée en 2020?
- 12.2. À quelles dates prévoyez-vous les mises en service des différentes lignes de la Romaine?
- 12.3. Qui est à l'origine des projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire » du côté québécois?
- 12.4. Avez-vous reçu des demandes de vos clients ou de clients potentiels pour ces projets?
 - 12.4.1. Si oui, de qui?
- 12.5. Veuillez confirmer que les projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire » sont reliés aux projets *Champlain Hudson Power Express* et *Northern Pass*, respectivement.
- 12.6. Pourquoi ne prévoyez-vous aucune « contribution » pour les projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire »?
- 12.7. Pourquoi les projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire » apparaissent-ils sous l'onglet « intégration de production »?
- 12.8. Vers quelle date prévoyez-vous déposer le dossier « Interconnexion Hertel-New York » à la Régie?

AQCIE/CIFQ

Demande de renseignements numéro 1 à Hydro-Québec Transport

R-3823-2012

Le 18 septembre 2013

- 12.9. Avez-vous débuté le processus d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement prévu à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* à l'égard des projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire »?
- 12.9.1. Le cas échéant, à quelle étape du processus en êtes-vous pour chacun de ces projets?
- 12.9.2. Quand entendez-vous déposer votre étude d'impacts pour chacun de ces projets?