

Tour de la Bourse
Bureau 3700, C.P. 242
800, Place Victoria
Montréal (Québec) Canada H4Z 1E9



514 397 7400 Téléphone
514 397 7600 Télécopieur
1 800 361 6266 Sans frais

Me André Turmel
Direct (514) 397 5141
aturmel@fasken.com

Le 10 octobre 2013
No de dossier : 10887/115805.00136

PAR SDÉ ET PAR MESSAGER

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, 2^e étage, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 2A2

Objet : **Réponses de la FCEI au Transporteur**
Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013
Dossier R-3823-2012

Chère consoeur,

La FCEI a pris connaissance des réponses du Transporteur à ses demandes de renseignements et constate que certaines réponses ne répondent pas aux questions posées.

La FCEI demande à la Régie d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre à ces questions pour les motifs élaborés dans la présente lettre.

Question 3.2

La réponse du Transporteur à cette question fait référence à des « résultats de balisage ». La question de la FCEI ne portait pas sur des résultats de balisage, mais seulement sur des résultats obtenus par le Transporteur lui-même, et ce, sur des indicateurs pour lesquels il devrait posséder l'information. Selon nous, la réponse du Transporteur ne contient pas l'information demandée.

Questions 5.1, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2 et 8.3

Toutes ces questions portent sur les objectifs corporatifs présentés en preuve par le Transporteur à la pièce C-HQT-0022, HQT-3, document 2. Pour toutes ces questions, le Transporteur ne fournit pas l'information demandée alors que celle-ci porte sur un document déposé en preuve. La FCEI considère que les questions sur les objectifs corporatifs sont pertinentes et que le Transporteur devrait y répondre comme il le faisait d'ailleurs dans le passé, voir notamment les références suivantes du dossier R-3777-2011 : HQT-13, document 1, pages 14 et 15; HQT-13, document 9, pages 7 à 9; et HQT-13, document 11, pages 7 à 13.

Questions 19.1 à 19.3 et 24.4

Le Transporteur refuse de répondre à cette question jugeant qu'elle dépasse le cadre du dossier. L'information demandée est essentielle pour pouvoir juger adéquatement du réalisme des prévisions du Transporteur relativement à la masse salariale. Considérant la gestion globale de la demande gouvernementale par HQ, l'information sur les autres divisions est nécessaire. Au minimum, le Transporteur devrait-il ventiler l'information demandée entre lui-même et le reste d'Hydro-Québec.

Subsidiairement, si la Régie jugeait que la question dépasse le cadre du dossier, la FCEI demande que l'information propre au Transporteur soit produite.

Question 20.2

La FCEI demande de ventiler la hausse de 5.7 M\$ entre les différentes normes que le Transporteur invoque pour la justifier. Le Transporteur indique qu'aucun montant n'était prévu en 2011 et 2012 pour ces normes et ne répond pas à la question relativement aux années 2013 et 2014. Les réponses aux questions 11.1 et 11.3 de la Régie auxquelles la réponse du Transporteur renvoie ne contiennent pas non plus cette information. La FCEI réitère sa demande de ventiler la somme de 5,7 M\$ entre les différentes normes, lesquelles sont présentées en réponse à la question 11.1 de la Régie.

Question 20.5

La FCEI demande de fournir le coût (montant absolu) de l'entretien des actifs pour les années 2010 à 2014. Le Transporteur ne fournit que la hausse entre le budget 2013 et le budget 2014 et indique qu'il ne demande pas de hausse en 2013 sans préciser la base de comparaison. Pour les années 2010 et 2011, il indique ne pas être en mesure de fournir l'information parce que les budgets peuvent changer en cours d'année. La FCEI conçoit mal que des ajustements apportés en cours d'année empêchent le Transporteur d'établir le montant réel du service externe, d'autant plus que les fournisseurs externes en contrôle de la végétation doivent être relativement faciles à identifier. En conséquence, la FCEI demande au Transporteur de produire le coût en contrôle de la végétation pour 2010 et 2011 (réel) ainsi que 2013 et 2014 (prévu).

Question 20.7

La FCEI demande la méthodologie utilisée pour évaluer l'impact des nouveaux actifs sur les services externes. La réponse du Transporteur renvoie à la réponse à la question 11.1 de la Régie. Celle-ci ne présente pas la méthodologie demandée.

Questions 24.7, 25.1, 26.1, 27.1

Ces questions visent à épurer certaines données de l'effet du coût de retraite. Le Transporteur ne fournit pas le niveau de ventilation demandé par ces quatre questions.

Question 24.4.2

La réponse du Transporteur fournit une explication quant au fait que le budget 2012 soit de 0,7 M\$. Elle ne répond cependant pas à la question qui était non pas de savoir pourquoi le budget 2012 était de 0,7 M\$, mais bien pourquoi il présentait une hausse de 1,6 M\$ entre 2012 et 2013.

Question 26.4.2

À cette question le Transporteur répond relativement à la facturation totale du domaine Immobilier alors que la question portait sur le budget exploitation exclusivement.

Questions 28.4 à 28.6

En réponse à la question 28.4, le Transporteur indique que le nombre d'heures de prestation de travail capitalisable est évalué projet par projet. Cette réponse paraît irréconciliable avec le fait que le nombre d'heures prévues pour 2013 et 2014 est identique. La FCEI demande que le Transporteur fournisse des explications à cet égard.

Question 28.20

Le Transporteur refuse de répondre à cette question jugeant qu'elle dépasse le cadre du dossier. La FCEI soumet que le présent dossier montre une hausse très marquée des investissements et qu'il est par conséquent important de bien comprendre le lien entre les coûts capitalisés et les investissements même si celui-ci n'est pas systématique. Pour ce faire, deux années historiques sont insuffisantes. La FCEI estime que cette information est utile et nécessaire.

Question 31.3

La FCEI demande au Transporteur d'expliquer les écarts entre les prévisions de mises en exploitation d'immobilisations « autres » de moins de 25 M\$ et les résultats réels. Le Transporteur répond que c'est parce que les mises en exploitation de moins de 5 M\$ ont été moindres que prévu. Il va sans dire que la réponse fournie par le Transporteur est triviale et insatisfaisante. La FCEI désire évidemment savoir quels sont les facteurs qui expliquent que ces mises en exploitation aient été plus faibles que prévu.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN S.E.N.C.R.L., s.r.l.

(s) André Turmel
André Turmel
AT/mb