

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association québécoise des consommateurs
industriels d'électricité et du
Conseil de l'industrie forestière du Québec
(« AQCIE-CIFQ »)**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES**
2 **CONSOUMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE) ET DU CONSEIL DE**
3 **L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ) DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR LA**
4 **DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014**
5

6 **Premier sujet – Revenus requis**

7 **1. Références:**

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

12 **Préambule**

13 (i) *« Sur le plan des CNE, les efforts d'efficience du Transporteur, tributaires de sa*
14 *flexibilité de gestion, ont permis de livrer des résultats surpassant les cibles d'efficience*
15 *fixées et les gains d'efficience ont atteint 54,3 M\$ en 2012. Ce montant représente 41,1 M\$*
16 *de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012 et*
17 *47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa*
18 *démarche d'efficience structurée. Ainsi, le Transporteur a réalisé des gains d'efficience de*
19 *92,9 M\$ à l'horizon 2012, en tenant compte de la récurrence des mesures réalisées depuis*
20 *2008.*

21 (...)

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

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

29 (iii) *«3.2 Gains prévus pour 2012*

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

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

4 **Questions:**

- 5 1.1. À la référence (i), pourquoi qualifiez-vous de « ponctuelle » la cible d'efficacité
6 de 2% décrétée par la Régie dans le dernier dossier tarifaire?

7 **R1.1**

8 **Comme mentionné en réponse à la question 14.1 de la demande de**
9 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1, la cible**
10 **d'efficacité de 2 % est qualifiée de ponctuelle puisque la cible d'efficacité**
11 **historique se situe à 1 % et que la Régie a indiqué, dans la décision**
12 **D-2012-059, qu'elle était d'avis, compte tenu de son appréciation de**
13 **l'information soumise par le Transporteur dans le dossier visé par cette**
14 **décision : « qu'il y a lieu d'augmenter la cible d'efficacité à 2% pour**
15 **l'année témoin 2012 », sans référence aux années ultérieures. À cet égard,**
16 **le Transporteur souligne que la récurrence des gains additionnels et**
17 **autres réductions de coûts réalisés à l'année 2012, entièrement remis à la**
18 **clientèle, n'est pas assurée. De plus, les gains d'efficacité aux charges**
19 **s'annoncent de moindre ampleur, tel qu'expliqué en preuve. Dans ce**
20 **contexte, de l'avis du Transporteur, le maintien de la cible historique de**
21 **1 % s'avère ambitieux.**

Par ailleurs, le Transporteur précise qu'il utilise la formule paramétrique
précédemment approuvée par la Régie, incluant la cible d'efficacité
convenue, ou toute forme d'analyse de sensibilité, comme outil de
référence pour l'examen de ses charges nettes d'exploitation. Toutefois, il
pourrait ne pas se restreindre aux résultats de la formule approuvée si la
sollicitation accrue du réseau jumelée au vieillissement du parc d'actifs se
traduisait en un accroissement des activités de correction et de prévention
ainsi que des interventions ciblées et de réhabilitation, non pris en compte
par cette formule, par exemple. Le Transporteur présente des demandes
tarifaires en fonction de ses priorités qui incluent la sécurité, la fiabilité, la
disponibilité et la pérennité tout en visant l'optimisation de ses coûts
(investissements et charges).

- 22 1.2. Au dépôt du dernier dossier tarifaire (R-3777-2011), soit le ou vers le 1er août
23 2011, le Transporteur prévoyait réaliser des gains d'efficacité de 6,6 M\$ en 2012,
24 soit le minimum requis en fonction de l'approche paramétrique. Le 24 mai 2012,
25 dans sa décision D-2012-059, la Régie a fait passer cette cible au double. HQT
26 aura finalement réalisé 54,3 M\$ de gains d'efficacité, soit 47,7 M\$ de plus ou
27 neuf fois plus que prévu. Veuillez expliquer pourquoi vous n'avez pas été capable
28 de prévoir ces 47,7M\$ supplémentaires lors du dossier R-3777-2011?

29 **R1.2**

30 **Au moment de la préparation du dernier dossier tarifaire, le Transporteur a**
31 **estimé que la réalisation des gains d'efficacité projetés s'accomplirait**
32 **dans un cadre d'exploitation normal.**

1 **Les facteurs exceptionnels dont il est fait état en réponse à une demande**
2 **de renseignement de la Régie (voir référence ci-après), ainsi que d'autres**
3 **occurrences, telles que, par exemple, des événements fortuits affectant le**
4 **réseau qui ont notamment résulté en un niveau de zones d'accès limités**
5 **non planifié, limitant la capacité du Transporteur à réaliser certaines**
6 **activités de maintenance, se sont manifestées au cours de l'année 2012.**
7 **Le Transporteur n'aurait pu prévoir ces événements au moment du dépôt**
8 **du dossier R-3777-2011.**

Voir la réponse à la question 14.3 de la demande de renseignements n° 1
de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.

9 1.2.1. Nous aimerions comprendre comment le Transporteur a réussi à dépasser de
10 manière aussi importante la cible d'efficience qu'il s'était fixée et
11 l'évolution de ses prévisions de gains d'efficience sur cette période. Veuillez
12 expliquer la chronologie des événements qui ont suivi le dépôt du 1er août
13 2011, en insistant sur les demandes faites par l'actionnaire et par la direction
14 Hydro-Québec et les décisions prises par la direction du Transporteur
15 spécifiquement, et l'évolution de vos prévisions à chacune de ces décisions.
16 Veuillez indiquer la date de chacune de ces demandes et décisions.

17 **R1.2.1**

18 **Voir la réponse à la question 1.2.**

19 1.2.2. Au 1er mai 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience pour
20 2012?

21 **R1.2.2**

22 **Voir la réponse à la question 1.2.**

23 1.2.3. Au 1er août 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience pour
24 2012?

25 **R1.2.3**

26 **Voir la réponse à la question 1.2.**

27 1.2.4. Au 1er novembre 2012, quelle était votre prévision de gains d'efficience
28 pour 2012?

29 **R1.2.4**

30 **Voir la réponse à la question 1.2.**

31 1.3. Dans quelle mesure le Budget de novembre 2012 a-t-il influencé le résultat final
32 des gains d'efficience réalisés en 2012?

33 **R1.3**

34 **Le Budget de novembre 2012 fut un facteur contributif au résultat final des**
35 **gains d'efficience réalisés en 2012.**

1 **Voir la réponse à la question 14.3 de la demande de renseignements n° 1**
2 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

3 1.4. Veuillez détailler les 54,3 M\$ de gains d'efficience en fonction des différentes
4 rubriques des CNE : masse salariale; stock, achats de biens, ressources
5 financières, locations et autres; différentes rubriques de charges de services
6 partagés; etc.

7 **R1.4**

8 **Le montant de 54,3 M\$ est constitué d'un montant de 6,6 M\$ qui a été**
9 **remis à la clientèle dans les tarifs de l'année 2012 ainsi que d'un montant**
10 **résiduel de 47,7 M\$.**

11 **Voir également la réponse à la question 2.1 de la demande de**
12 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

13 1.5. Le trop-perçu de 47 M\$ mentionné à la référence (iv) découle-t-il des gains
14 d'efficience imprévus de 47,7 M\$? Si oui, dans quelle mesure? Veuillez
15 expliquer.

16 **R1.5**

17 **Le montant de 47 M\$ mentionné à la référence (iv) est une somme**
18 **additionnelle à l'objectif historique de 1 % en gains d'efficience estimé à**
19 **6,6 M\$ pour 2012. Ainsi, il s'agit d'un montant imprévu.**

20 **Voir également la réponse à la question 2.1 de la demande de**
21 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

22 1.6. À la référence (ii) page 10, ligne 3, vous indiquez que la récurrence des gains de
23 l'année 2012 n'est pas totalement garantie. Dans quelle mesure cette récurrence
24 est-elle garantie et que pourrait-il subvenir qui puisse porter atteinte à cette
25 récurrence?

26 **R1.6**

27 **La réorganisation de la VPEI n'a pas atteint sa pleine maturité et demeure**
28 **dans une phase d'amélioration continue. Le Transporteur n'est pas**
29 **pleinement assuré que les gains d'efficience et autres réduction de coûts**
30 **de 47 M\$ résultant entre autres des mesures particulières adoptées en**
31 **2012 se matérialiseront d'une façon permanente. Ainsi, le Transporteur**
32 **pourra être appelé à relever le défi de combler tout manque à gagner**
33 **déoulant des réductions de coûts réalisées dans des circonstances**
34 **exceptionnelles, en 2012, en sus des gains d'efficience anticipés, en raison**
35 **du fait que le tout a entièrement été remis à la clientèle, par le recalibrage**
36 **du niveau de charges auquel a été appliqué la formule paramétrique à**
37 **partir de 2013.**

38 **Le Transporteur compte utiliser les leviers suivants de l'organisation en**
39 **place à la VPEI pour pérenniser les réductions de coûts :**

- 40
 - **Une gouvernance centralisée des processus opérationnels ;**

- 1 ▪ Une structure permettant une flexibilité pour s'adapter à une
- 2 charge de travail fluctuante ;
- 3 ▪ Une uniformisation des meilleurs pratiques et une planification de
- 4 la main d'œuvre et du matériel réalisé à partir d'une vue
- 5 d'ensemble ;
- 6 ▪ Les activités d'encadrements de maintenance opérationnelle et de
- 7 support technique regroupées pour orienter les activités de
- 8 maintenance ; et
- 9 ▪ Des changements importants au niveau du découpage
- 10 géographique permettant la mobilité et la flexibilité des équipes
- 11 opérationnelles en augmentant leur rayonnement.

12 **2. Référence:**

13 HQT-6, Doc-2, page 17

14 **Préambule**

15 L'effectif en ÉTC passe de 3 175 (réel) en 2012 à 3 213 (prévu) en 2013 et 3 238 en 2014. Le

16 Transporteur explique la diminution de l'effectif entre 2011 et 2013 ainsi que l'augmentation

17 entre 2013 et 2014, mais pas l'augmentation entre 2012 et 2013.

18 **Questions:**

19 2.1. Qu'est-ce qui explique la hausse de l'effectif en ÉTC entre 2012 et 2013?

20 **R2.1**

21 **L'ajout d'effectifs en ÉTC afin de réaliser la prestation de travail aux**

22 **investissements (57 ÉTC) est partiellement compensé par l'impact du**

23 **transfert des activités et des ressources de la direction Ressources**

24 **humaines et communications du Transporteur vers le groupe Ressources**

25 **humaines (corporatif) réalisé en 2013 (-19 ÉTC).**

26 2.2. À la ligne 13, vous mentionnez que l'ajout d'effectifs en ÉTC découle de la mise

27 en service et de l'entretien de nouveaux actifs. Quels sont ces actifs?

28 **R2.2**

29 **L'ajout d'effectifs est entre autres nécessaire pour le raccordement des**

30 **centrales du complexe La Romaine, mais également afin de répondre aux**

31 **besoins de maintenance des nouveaux actifs des catégories « croissance**

32 **des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du**

33 **service ». Ainsi, le Transporteur doit par exemple mettre en œuvre le projet**

34 **de conversion de l'île de Montréal, ce qui aura pour effet de générer un**

35 **accroissement marqué des activités de base existantes pour la durée du**

36 **projet, soit 20 ans.**

1 **3. Référence:**

2 HQT-6, Doc-2, page 19

3 **Préambule**

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

5 **Questions:**

6 3.1. Quelles sont les nouvelles normes auxquelles vous faites référence pour justifier
7 ces hausses?

8 **R3.1**

9 **Voir la réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements n° 1**
10 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

11 3.2. Pour chacune de ces années, veuillez indiquer quels types de services externes
12 (juridiques, comptables, génie, etc.) vous obtenez pour vous conformer à ces
13 normes et combien il vous en coûte.

14 **R3.2**

15 **Voir la réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements n° 1**
16 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

17 **4. Référence:**

18 (i) HQT-6, Doc-2, pages 19-20

19 (ii) Dossier R-3777-2011, B-118, HQT-5, Doc-1, page 4

20 (iii) HQT-3, Doc-1, pages 18-19

21 **Préambule**

22 (i) Le montant de « Stocks et al. » pour l'année historique 2012 est de 63,5M\$.
23 Le Transporteur demande une hausse de 3M\$ en 2013 et une hausse
24 additionnelle de 10M\$ en 2014.

25 (ii) Le montant prévu pour 2012 pour la même rubrique au dossier R-3777 était
26 de 95,4M\$, mais il a été ramené à 85,4M\$ par la décision D-2012-059. Il
27 s'agit donc à première vue d'un trop-perçu de 22M\$ pour 2012, qui aurait pu
28 atteindre 32M\$, n'eût été de l'intervention de la Régie.

29 **Questions:**

30 4.1. Notre compréhension au point (ii) est-elle correcte?

1 **R4.1**

2 Le Transporteur établit ses projections sur la base des informations
3 disponibles au moment du dépôt d'une demande tarifaire. Les écarts
4 constatés entre les rubriques doivent être analysés dans une perspective
5 globale et non par rubrique de coûts. Le Transporteur effectue ainsi une
6 gestion globale de ses charges nettes d'exploitation et il peut être amené à
7 ajuster ou réallouer certaines charges en cours d'année en fonction de
8 nouvelles priorités, tout en s'efforçant de respecter l'enveloppe des
9 charges autorisée par la Régie.

10 Le Transporteur tient également à préciser que le montant de la rubrique
11 Stocks, achats de biens, ressources financières locations et autres, pour
12 l'année témoin 2011, de la demande R-3738-2010, était de 88,5 M\$. Suite à
13 la décision D-2011-039, la Régie a autorisé un montant moindre de 11,5 M\$
14 au niveau des charges nettes d'exploitation. Compte tenu qu'un montant
15 de 92,5 M\$ a été réalisé à l'année historique 2011, ceci résulte en un écart
16 défavorable de 4,0 M\$ et davantage en appliquant la décision de la Régie.

17 Voir également les réponses aux questions 1.2 et 14.1 de la demande de
18 renseignement n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.

19 4.2. Sinon, veuillez indiquer et expliquer quel a été le trop-perçu pour cette rubrique
20 en 2012.

21 **R4.2**

22 **Voir la réponse à la question 4.1.**

23 4.3. Ce trop-perçu est-il relié à un manque à gagner à une autre rubrique? Si oui,
24 veuillez expliquer le lien.

25 **R4.3**

26 **Voir la réponse à la question 4.1.**

27 4.4. Ce trop-perçu est-il en lien avec la fermeture des ateliers de remise à neuf durant
28 l'année 2011?

29 **R4.4**

30 **La fermeture des ateliers de remise à neuf n'explique pas l'écart.**

31 4.5. Si oui, veuillez indiquer à quel moment la décision de fermer ces ateliers a été
32 prise.

33 **R4.5**

34 **Sans objet.**

35 4.6. La fermeture de ces ateliers a-t-elle entraîné la hausse d'une autre rubrique de
36 coûts? Si oui, laquelle et de combien? Veuillez expliquer.

1 **R4.6**

2 **La fermeture des ateliers de remise à neuf n'a entraîné aucune hausse à**
3 **d'autres rubriques de coûts.**

4 4.7. Nous comprenons des références (i) et (iii) que la hausse de 10M\$ entre 2013 et
5 2014 découle du remplacement de certaines composantes des actifs de transport
6 (par exemple, les CPC des transformateurs), une opération qui n'est pas
7 capitalisable même si elle a des bénéfices sur plusieurs années. Notre
8 compréhension est-elle correcte? Sinon, veuillez expliquer.

9 **R4.7**

10 **Le Transporteur le confirme.**

11 4.8. Pourquoi ces charges ne sont-elles pas capitalisables?

12 **R4.8**

13 **Ces activités de maintenance ne sont pas capitalisables entre autres parce**
14 **qu'elles ne permettent pas de prolonger la durée d'utilité de façon**
15 **substantielle.**

16 **5. Référence:**

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

18 **Préambule**

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

20 **Questions:**

21 5.1. Veuillez expliquer les causes de cet écart.

22 **R5.1**

23 **Voir la réponse à la question 4.1.**

24 5.2. Veuillez expliquer de quelle manière vous vous assurez qu'un tel écart ne se
25 reproduise plus en 2013 ni en 2014.

26 **R5.2**

27 **Voir la réponse à la question 4.1.**

28 **6. Référence:**

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

1 **Préambule**

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

4 **Questions:**

5 6.1. Veuillez détailler ces 45 M\$. Veuillez notamment indiquer

- 6 - Quelle part découle du report de projets;
- 7 - Quelle part découle d'une sous-estimation ou surestimation du coût des
8 projets, le cas échéant;
- 9 - Quelle part découle d'une sous-estimation ou surestimation du coût des
10 sorties d'actifs, le cas échéant;

11 **R6.1**

12 **L'écart relatif à l'amortissement de 45 M\$ provient essentiellement de**
13 **décalages des mises en service de projets, telles que des mises en service**
14 **prévues en 2011 qui ne se sont réalisées qu'en 2012, des décalages**
15 **mensuels de mises en service au cours de l'année 2012 ainsi que des**
16 **reports de mises en service de l'année 2012 aux années subséquentes.**

17 **Une partie de l'écart relatif à l'amortissement peut également provenir**
18 **d'écarts de coûts des projets mis en service en raison, par exemple,**
19 **d'optimisation desdits coûts de projets générant des gains d'efficience.**
20 **Toutefois, le Transporteur n'est pas en mesure de distinguer la part**
21 **attribuable à ces éléments.**

22 **Le coût réel des sorties d'actifs a été supérieur de 6,2 M\$ au coût projeté.**

23 **Afin de compléter cette réponse, le Transporteur reproduit ci-après une**
24 **partie de la réponse à la question 20.1 de la demande de renseignement**
25 **n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1. « L'année 2012 a été**
26 **affectée de quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact**
27 **considérable sur le degré de précision des mises en service 2012 :**

- 28 • **Les mises en service d'un très grand nombre de parcs éoliens ont**
29 **été retardées par les promoteurs privés. Ces reports ont également**
30 **une incidence sur le moment du versement des contributions**
31 **associées aux postes de départ pour un impact selon la moyenne**
32 **des 13 soldes de 93,3 M\$¹ ;**
- 33 • **En raison du décalage associé aux mises en service des centrales**
34 **Eastmain-1-A et la Sarcelle, le Transporteur n'a pu réaliser les mises**
35 **en service malgré que ses travaux étaient complétés pour un impact**
36 **selon la moyenne des 13 soldes de 87,1 M\$¹ ;**
- 37 • **L'incident associé aux transformateurs de courant 735 kV (dossier**
38 **R-3804-2012) a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont**
39 **pas pu être réalisés selon les échéanciers prévus en raison des**
40 **zones d'accès limités mises en place dans plusieurs postes**

1 (impacts sur certains projets majeurs, mais également sur des
2 projets dont l'investissement est inférieur à 25 M\$). »

3 ¹ Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-5, Document 1, page 9, tableau R4.1.

4 6.2. Veuillez identifier les différents projets ayant subi des reports.

5 **R6.2**

6 **Voir les réponses aux questions 4.1 et 5.1 de la demande de**
7 **renseignements n° 1 de la Régie en lien avec le Rapport annuel 2012 du**
8 **Transporteur, à la pièce HQT-5, Document 1, pages 8 à 11.**

9 6.3. Veuillez expliquer les causes de chaque report.

10 **R6.3**

11 **Voir les réponses aux questions 4.1 et 5.1 de la demande de**
12 **renseignements n° 1 de la Régie en lien avec le Rapport annuel 2012 du**
13 **Transporteur, à la pièce HQT-5, Document 1, pages 8 à 11.**

14 6.4. Veuillez préciser, pour chaque report de projet, si celui-ci était hors du contrôle
15 du Transporteur, en fournissant les explications nécessaires.

16 **R6.4**

17 **Voir les réponses aux questions 4.1 et 5.1 de la demande de**
18 **renseignements n° 1 de la Régie en lien avec le Rapport annuel 2012 du**
19 **Transporteur, à la pièce HQT-5, Document 1, pages 8 à 11.**

20 6.5. Veuillez expliquer de quelle manière vous vous assurez qu'un tel écart ne se
21 reproduise plus en 2013 ni en 2014.

22 **R6.5**

23 **L'amortissement est en grande partie fonction de la projection des mises**
24 **en exploitation et des retraits d'actifs. Pour une explication sur le degré de**
25 **précision des mises en exploitation, le Transporteur réfère le participant à**
26 **la réponse à la question 20.1 de la demande de renseignements n° 1 de la**
27 **Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

28 **Le Transporteur tient à souligner que, pour les années 2009 à 2011, la**
29 **charge réelle d'amortissement a été supérieure à celle projetée de 14,5 M\$**
30 **en moyenne par année. Ainsi, la charge réelle totale d'amortissement pour**
31 **la période 2009 à 2012 est presque équivalente au montant autorisé pour**
32 **cette même période.**

33 **7. Références:**

34 (i) HQT-6, Doc-3, page 8

35 (ii) HQT-7, Doc-2, page 4 et HQT-7, Doc-5, page 4

1 **Préambule**

2 (i) Le Transporteur prévoit que la charge d'amortissement liée aux actifs
3 incorporels va passer de 27,9M\$ en 2012 à 31,9M\$ en 2013 et à 38,3M\$ en
4 2014. Elle était de 22,3M\$ en 2011.

5 (ii) La rubrique « logiciels » de la base de tarification provient d'un coût d'origine
6 qui passe de 301M\$ au 31 décembre 2010 à 469M\$ au 31 décembre 2014. Il
7 s'agit donc de mises en services relatives à des investissements de 168M\$ sur
8 quatre ans, entraînant une croissance de 56% du coût d'origine de la rubrique
9 « logiciel » sur cette période.

10 **Questions:**

11 7.1. Avons-nous raison de penser que la hausse de la charge d'amortissement liée aux
12 actifs incorporels est principalement due à ces mises en services de logiciels d'une
13 valeur de 168 M\$?

14 **R7.1**

15 **Le Transporteur le confirme.**

16 7.2. Veuillez répartir ce montant de 168M\$ entre projets de plus de 25M\$, en
17 identifiant lesquels, et projets de moins de 25M\$.

18 **R7.2**

19 **Du montant de 168 M\$, seul le projet de « Remplacement de progiciels**
20 **(OSM) » a une valeur supérieure à 25 M\$.**

21 7.3. Veuillez répartir le montant investi dans les logiciels en fonction de la finalité du
22 logiciel :

- 23 - Gestion du réseau;
- 24 - Télécommunications;
- 25 - Comptabilité, gestion des stocks, gestion du personnel, etc.;
- 26 - Bureautique « de base » (Windows, MS Office, etc.);
- 27 - Etc.

28 **R7.3**

29 **Les investissements en logiciels sont principalement liés à la gestion du**
30 **réseau. Les autres catégories de logiciels auxquelles il est fait référence**
31 **dans la question font partie de la charge de services partagés du**
32 **Transporteur incluse dans ses charges nettes d'exploitation.**

1 7.4. Pour chacune des catégories à 7.3, veuillez justifier le montant investi.

2 **R7.4**

3 **À l'exception de la mise en service relative au projet « Remplacement de**
 4 **progiciels (OSM) » dont la valeur est supérieure à 25 M\$, les mises en**
 5 **service de logiciels incluses à base de tarification sont conséquentes aux**
 6 **demandes d'autorisation des budgets d'investissement pour les projets du**
 7 **Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ des années 2011**
 8 **à 2014.**

9 **Tel qu'il est mentionné à la question 7.3, les montants investis en logiciels**
 10 **sont principalement liés à la gestion du réseau. Les mises en exploitation**
 11 **sur l'horizon 2011 à 2014, incluant le projet de remplacement de progiciels**
 12 **(OSM) de 32,4 M\$, sont de l'ordre de 168 M\$. De ce total, 67 % des mises**
 13 **en exploitation sont réalisées dans le cadre de projets visant la pérennité**
 14 **des applications existantes reliées notamment au contrôle du réseau, à**
 15 **l'exploitation du réseau, à la maintenance du réseau, à la planification et à**
 16 **la simulation du réseau ainsi qu'à la sécurisation et à la conformité**
 17 **cybernétique. Une répartition par domaine d'affaires est présentée au**
 18 **tableau R7.4.**

Tableau R7.4

Domaine d'affaires	2 011	2 012	2 013	2 014	Total
Contrôle du réseau	21 081	9 160	3 526	5 916	39 683
Exploitation du réseau	397	1 645	5 109	6 410	13 560
Maintenance du réseau	5 587	854	37 842	1 836	46 120
Planification et simulation du réseau	1 002	531		6 135	7 668
Sécurisation et conformité cybernétique	1 900	4 453	3 057	22 718	32 128
Autres	3 999	1 168	18 413	5 783	29 363
Total	33 965	17 812	67 947	48 799	168 523

19

20 7.5. Veuillez indiquer quelle part de ces investissements en logiciels a été réalisée par
 21 appel d'offres.

22 **R7.5**

23 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier.**

24 7.6. Veuillez indiquer combien de soumissionnaires ont répondu, en moyenne, à ces
 25 appels d'offres.

26 **R7.6**

27 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier.**

28 7.7. Pour chacun des trois plus importants appels d'offres (en \$ de contrats octroyés),
 29 veuillez indiquer combien de soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offres.

30 **R7.7**

31 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier.**

1 **8. Référence:**

2 HQT-6, Doc-3, page 8

3 **Préambule**

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

13 **Questions:**

14 8.1. Que sont les «travaux de mise en conformité» mentionnés ici? Veuillez
15 notamment faire référence aux décisions de la Régie en traitant, le cas échéant.

16 **R8.1**

17 **Le Transporteur effectue des travaux au registre des actifs qui impliquent**
18 **de la corroboration et des modifications des durées d'utilité. Ces travaux**
19 **visent, entre autres, à scinder et reclasser les coûts de diverses**
20 **composantes dans des catégories d'immobilisations distinctes ayant des**
21 **durées d'utilité différentes lorsque les faits recueillis dans le cadre de son**
22 **exercice de révision des durées d'utilité, qui a pour but de s'assurer que**
23 **les immobilisations soient amorties sur la durée d'utilité adéquate,**
24 **démontrent que la durée d'utilité des composantes importantes d'une**
25 **immobilisation est plus courte que celle de l'immobilisation. Ces travaux**
26 **doivent être supportés par des expertises à l'égard du partage des coûts et**
27 **de la durée d'utilité des composantes.**

28 **Le Transporteur doit également tenir compte des résultats des travaux de**
29 **corroboration des actifs qui peuvent donner lieu à des modifications au**
30 **registre des immobilisations.**

31 8.2. Veuillez fournir un exemple de travaux de mise en conformité.

32 **R8.2**

33 **Voir la réponse à la question 32.4 de la demande de renseignements n° 1**
34 **de la FCEI à la pièce HQT-14, Document 5.**

35 8.3. Veuillez indiquer la date prévue du début de ces travaux et celle de leur fin.

36 **R8.3**

37 **Voir la réponse à la question 32.2 de la demande de renseignements n° 1**
38 **de la FCEI à la pièce HQT-14, Document 5.**

1 8.4. Veuillez indiquer le calcul du montant de 21,5M\$.

2 **R8.4**

3 **Voir la réponse à la question 32.4 de la demande de renseignements n° 1**
4 **de la FCEI à la pièce HQT-14, Document 5.**

5 **9. Références:**

6 (i) Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Doc-1.1, page 6, et rapports
7 annuels antérieurs et dossiers tarifaires antérieurs.

8 (ii) HQT-5, Doc-1, page 4

9 (iii) HQT-6, Doc-1, page 9 (Annexe 1)

10 **Préambule**

11 (i) Le Transporteur rapporte un trop-perçu de 4M\$ au niveau des frais
12 corporatifs. C'est la sixième année consécutive de trop-perçus à cette
13 rubrique.

14 (ii) Le Transporteur demande une hausse de 5,1M\$ en 2013 par rapport à 2012,
15 suivie d'une baisse de 1,6M\$ en 2014.

16 (iii) Le Transporteur justifie cette hausse.

17 **Questions:**

18 9.1. Veuillez confirmer que 2012 est la sixième année consécutive pour laquelle le
19 Transporteur rapporte un trop-perçu à la rubrique « frais corporatifs ».

20 **R9.1**

21 **Un écart favorable est constaté pour les années 2008 à 2012.**

22 9.2. Veuillez indiquer pour chacune des années 2007 à 2012 le montant du trop-perçu
23 et le pourcentage qu'il représente par rapport au montant autorisé des frais
24 corporatifs.

25 **R9.2**

26 **Le tableau R9.2 présente l'évolution des frais corporatifs du Transporteur**
27 **sur l'horizon 2007 à 2012.**

Tableau R9.2
Évolution des frais corporatifs du Transporteur - 2007 à 2012

	Année historique 2007	Année historique 2008	Année historique 2009	Année historique 2010	Année historique 2011	Année historique 2012
Autorisés	35,2	34,4	37,4	38,3	38,3	32,7
Réels	35,6	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2
Écarts	0,4	(2,2)	(8,8)	(10,7)	(10,5)	(4,5)
Écart %	1,1%	-6,4%	-23,5%	-27,9%	-27,4%	-13,8%

1 9.3. Comment expliquez-vous la récurrence de ces trop-perçus?

2 **R9.3**

3 **Les écarts s'expliquent par la réduction des charges et des efforts de**
4 **rationalisation supplémentaires.**

5 **10. Référence:**

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

7 **Préambule**

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

13 **Questions:**

14 10.1. Devons-nous comprendre que cet impact à la baisse est entièrement compensé par
15 l'impact de la hausse prévue des taux d'intérêt à court terme sur la portion « taux
16 variable » de la dette?

17 **R10.1**

18 **L'augmentation du coût de la dette entre 2013 et 2014, malgré l'effet des**
19 **nouveaux emprunts, s'explique principalement par l'impact des titres**
20 **venant à échéance au cours de cette période. En effet, la grande partie de**
21 **ceux-ci sont assortis d'un coupon à taux flottant, ce qui leur confère un**
22 **coût inférieur au coût moyen de la dette. Ainsi, au moment de leur**
23 **échéance, ces titres ont un effet à la hausse sur le coût moyen de la dette.**
24 **L'effet des taux d'intérêt crée également un impact à la hausse mais de**
25 **moindre importance.**

26 10.2. Sinon, qu'est-ce qui explique ce phénomène?

27 **R10.2**

28 **Voir la réponse à la question 10.1.**

29 **11. Références:**

30 (i) HQT-7, Doc-3, page 3

31 (ii) Dossier R-3777-2011, B-118, HQT-5, Doc-1, page 4

32 (iii) Décision D-2012-059, page 42

1 **Préambule**

2 (i) Dans le présent dossier, nous apprenons que la base de tarification réelle de
3 2012 a été de 16 894,1 M\$.

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

7 « [152] La Régie souligne qu'en plus des écarts de rendement résultant de la
8 surévaluation des dépenses au cours de certaines années entre 2005 et 2010
9 tel que montré au tableau 4, il y a lieu d'ajouter les impacts sur le rendement
10 autorisé résultant d'écarts entre les projections de la base de tarification et
11 les résultats réels. Ainsi, pour la période 2007-2010, la Régie estime que les
12 écarts reliés à la surestimation de la base de tarification produisent un
13 rendement supérieur au rendement autorisé de 3 M\$ en moyenne par année. »

14 **Questions:**

15 11.1. Veuillez détailler cette surestimation de 393,4M\$. Veuillez notamment distinguer
16 entre :

17 **R11.1**

18 **Le tableau R11.1 présente les principales explications de l'écart entre les**
19 **bases de tarification autorisées et réelles pour l'année 2012, selon les**
20 **moyennes des 13 soldes. Des reports de mises en service de projets de**
21 **plus de 25 M\$ expliquent plus de 60 % de l'écart de 393,4 M\$.**

Tableau R11.1
Principales explications de l'écart entre les bases de tarification autorisées et réelles 2012 selon la moyenne des 13 soldes

	\$	%
Total	-332,8	84,6%
Reports de mises en service - Projets > 25 M\$	-237,3	60,3%
Intégration centrale Eastmain-1-A et la Sarcelle	-87,1	22,1%
Intégration - parcs éoliens réseau de la Matapédia (990 MW) et Intégration des parcs éoliens - appel d'offres 2005-003	-93,3	23,7%
Poste Limoilou	-17,7	4,5%
Renforcement du réseau alimentant parc industriel - Bécancour	-15,6	4,0%
Acquisition d'actifs Télécom (D-2011-096)	-12,3	3,1%
Liaisons hertziennes Manicouagan, Arnaud et complexe Manic-5	-11,4	2,9%
Mises en service moindres et impact de la mensualisation - Projets < 25 M\$	-71,5	18,2%
Projets divers 2012 < de 25 M\$	-10,3	2,6%
Autres projets 2011 - Solde d'ouverture < de 25 M\$	-61,3	15,6%
Autres	-24,0	6,1%
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement	-24,0	6,1%

1 11.2. Reports de projets;

2 **R11.2**

3 **Voir la réponse à la question 11.1.**

4 11.3. Surestimation du budget d'un projet;

5 **R11.3**

6 **Voir la réponse à la question 11.1.**

7 11.4. Toute autre cause permettant d'expliquer un écart d'au moins 20M\$.

8 **R11.4**

9 **Voir la réponse à la question 11.1.**

10 11.5. Quels moyens le Transporteur a-t-il pris dans le présent dossier pour éviter de
11 surestimer à nouveau le montant de sa base de tarification?

12 **R11.5**

13 **Le degré de précision de la base de tarification est influencé par le niveau**
14 **et la précision des prévisions des mises en service.**

15 **Voir la réponse à la question 20.1 de la demande de renseignements n° 1**
16 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

1 11.6. Veuillez confirmer que l'impact de cette surestimation de la base de tarification
2 (393M\$) sur le coût des capitaux propres est de près de 8M\$.

3 **R11.6**

4 **Le Transporteur confirme que l'impact sur le coût des capitaux propres est**
5 **de près de 8 M\$ en fonction du taux autorisé.**

6 11.7. Considérant notamment l'extrait cité en (iii), pourquoi ne faites-vous pas mention
7 de ces 8M\$ à titre de trop-perçu dans votre rapport annuel pour 2012?

8 **R11.7**

9 **Le montant de 8 M\$ est implicitement présenté à la ligne « Coûts des**
10 **capitaux propres » au Tableau 2 de la pièce HQT-2 Document 1.1 du**
11 **Rapport annuel 2012 du Transporteur.**

12 **Deuxième sujet – Investissements en transport**

13 **12. Référence:**

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

15 **Préambule**

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

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

24 **Questions:**

25 12.1. Pourquoi la contribution reliée au projet de La Romaine est-elle surtout versée en
26 2020?

27 **R12.1**

28 **Voir la réponse à la question 26.2 de la demande de renseignements n° 1**
29 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

30 12.2. À quelles dates prévoyez-vous les mises en service des différentes lignes de la
31 Romaine?

32 **R12.2**

33 **Les mises en service des lignes de la Romaine sont prévues dans les**
34 **horizons suivants :**

- 1 • **Ligne Arnaud – Romaine-2 : 2014 ;**
2 • **Ligne Montagnais – Romaine-4 : 2017 ;**
3 • **Ligne Romaine-3 – Romaine-4 : 2017 ;**
4 • **Ligne Romaine-1 – Romaine-2 : 2015.**

5 12.3. Qui est à l'origine des projets « interconnexion Hertel-New York » et
6 « interconnexion New Hampshire » du côté québécois?

7 **R12.3**

8 **Les deux projets répondent à des demandes de service de transport de**
9 **point à point à long terme d'Hydro-Québec Production, soit la demande**
10 **117T pour le projet New Hampshire et la demande 157T pour le projet**
11 **Hertel-New York, telles qu'affichées sur le site OASIS du Transporteur.**

12 12.4. Avez-vous reçu des demandes de vos clients ou de clients potentiels pour ces
13 projets?

14 **12.4**

15 **Voir la réponse à la question 12.3.**

16 12.4.1. Si oui, de qui?

17 **R12.4.1**

18 **Voir la réponse à la question 12.3.**

19 12.5. Veuillez confirmer que les projets « interconnexion Hertel-New York » et
20 « interconnexion New Hampshire » sont reliés aux projets *Champlain Hudson*
21 *Power Express* et *Northern Pass*, respectivement.

22 **R12.5**

23 **Le projet d'interconnexion Hertel-New York vise un raccordement à la**
24 **frontière canado-américaine avec le projet *Champlain Hudson Power***
25 ***Express* actuellement à l'étude du côté américain.**

26 **Le projet d'interconnexion avec le New Hampshire vise un raccordement à**
27 **la frontière canado-américaine avec le projet *Northern Pass Transmission***
28 **actuellement à l'étude du côté américain.**

29 12.6. Pourquoi ne prévoyez-vous aucune « contribution » pour les projets
30 « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion New Hampshire »?

31 **R12.6**

32 **Dans les deux cas, le montant d'allocation maximale du Transporteur,**
33 **prévu à l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport***
34 ***d'Hydro-Québec*, est supérieur au coût estimé de projet.**

35 12.7. Pourquoi les projets « interconnexion Hertel-New York » et « interconnexion
36 New Hampshire » apparaissent-ils sous l'onglet « intégration de production »?

1 **R12.7**

2 **Il ne s'agit pas, en effet, de projets d'intégration de production. Le**
3 **Transporteur verra à revoir le gabarit des projets présentés sous la**
4 **rubrique « Investissements générant des revenus additionnels » pour, à**
5 **l'avenir, y ajouter une sous-catégorie projets d'interconnexions.**

6 12.8. Vers quelle date prévoyez-vous déposer le dossier « Interconnexion Hertel-New
7 York » à la Régie?

8 **R12.8**

9 **L'avant-projet est actuellement en cours. Le dépôt surviendra après**
10 **l'avant-projet si le client signe une convention de service de transport.**

11 12.9. Avez-vous débuté le processus d'examen et d'évaluation des impacts sur
12 l'environnement prévu à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de*
13 *l'environnement* à l'égard des projets « interconnexion Hertel-New York » et
14 « interconnexion New Hampshire »?

15 **R12.9**

16 **Cette étape fait partie des activités d'avant-projet qui sont en cours pour**
17 **les deux projets.**

18 12.9.1. Le cas échéant, à quelle étape du processus en êtes-vous pour chacun de ces
19 projets?

20 **R12.9.1**

21 **Voir la réponse à la question 12.9.**

22 12.9.2. Quand entendez-vous déposer votre étude d'impacts pour chacun de ces
23 projets?

24 **R12.9.2**

25 **Voir la réponse à la question 12.9.**