

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 2
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)**
2 **RELATIVE AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT 2013 ET 2014**

3 **EFFICIENCE**

4 **1. Référence :** Pièce C-HQT-0065, p. 4, R1.1.

5 **Préambule :**

6 *« Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie, comme précisé dans les demandes*
7 *tarifaires R-3738-2010, R-3777-2011 et R-3823-2012, qu'il ne suit plus à l'interne les gains*
8 *d'efficience aux investissements par chantier et/ou par projet.*

9 *Les pratiques implantées à ce jour sont maintenant intégrées aux pratiques de gestion du*
10 *Transporteur et la base de référence aux fins de la mesure des gains est dynamique et évolue*
11 *dans le temps. Les mesures structurantes en place, comme la Réingénierie de la chaîne*
12 *d'approvisionnement, apportent dorénavant des gains récurrents, en termes d'optimisation*
13 *des coûts d'approvisionnement auprès des fournisseurs.*

14 *Par ailleurs, le Transporteur rappelle, tel que décrit à la pièce HQT-3, Document 1 que son*
15 *modèle de gestion des actifs poursuit un objectif d'optimisation de ses activités*
16 *d'investissement et de maintenance en systématisant l'arbitrage entre celles-ci afin de faire*
17 *le choix le plus avantageux. Un tel arbitrage, en mode dynamique, ne se prête pas à un*
18 *exercice de suivi selon la notion de « chantier ». À cet égard, chaque arbitrage est porteur*
19 *d'une efficience à court, moyen ou long terme selon qu'elle se matérialise par un coût aux*
20 *charges ou aux investissements. » [nous soulignons]*

21 **Demandes :**

22 **1.1** Veuillez confirmer la compréhension de la Régie à l'effet que la démarche d'efficience
23 par chantier entreprise en 2008 est achevée. Veuillez élaborer.

24 **R1.1**

25 **Le Transporteur confirme qu'il ne fait plus le suivi de son efficience par**
26 **chantier, compte tenu notamment des limites exposées à la pièce HQT-3,**
27 **Document 1, section 3.1 ainsi qu'en réponse aux questions 1 à 4 de la**
28 **demande de renseignements n° 1 de la Régie. La plupart des pratiques**
29 **gagnantes qu'il a mis en place depuis 2008 et qui ont été décrites dans les**
30 **demandes tarifaires soumises à la Régie depuis ce temps sont dorénavant**
31 **intégrées dans ses pratiques de gestion courante. Le Transporteur a fait**
32 **migrer le suivi de son efficience vers une mesure globale de sa performance**
33 **en termes de fiabilité et de coûts.**

34 **C'est dans cette optique que le Transporteur a introduit dès 2010 un indicateur**
35 **qui permet d'apprécier plus globalement sa performance en fonction des**
36 **impacts sur la fiabilité du réseau et sur les coûts. Cet indicateur est adapté au**
37 **suivi des efforts d'efficience du Transporteur de façon relative à ses pairs et**

1 **permet de démontrer que sa performance est meilleure que la moyenne des**
2 **résultats des entreprises participantes. Ces résultats sont plus représentatifs**
3 **de sa performance globale qu'il évalue en lien avec les différents aspects de sa**
4 **mission de base, dont la fiabilité est une composante majeure.**

5 **Par ailleurs, toujours dans l'optique d'une approche globale et centralisée, le**
6 **Transporteur mettra en place en 2013 et 2014 un modèle de gestion des actifs**
7 **résultant de l'évolution des stratégies de pérennité et de maintenance. Ce**
8 **modèle de gestion est mieux adapté au contexte dans lequel évolue le**
9 **Transporteur et celui-ci permettra d'optimiser les activités d'investissement en**
10 **pérennité et les activités de maintenance en systématisant un juste arbitrage**
11 **quant aux options de remplacement des équipements majeurs du réseau et la**
12 **réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation, afin de limiter la**
13 **probabilité de défaillance complète d'un équipement et de faire le choix le plus**
14 **judicieux, tant au niveau technique qu'au niveau économique.**

15 **1.2** Dans l'affirmative, veuillez confirmer que l'ensemble des gains d'efficience récurrents
16 obtenus des chantiers aux charges nettes d'exploitation (CNE) et qui avaient été
17 identifiés initialement, sont reflétés dans la « base de référence aux fins de la mesure
18 des gains ». Veuillez élaborer.

19 **R1.2**

20 **Le Transporteur confirme que l'ensemble des gains d'efficience récurrents**
21 **obtenus des chantiers initialement identifiés aux CNE s'élevant à 38,6 M\$ de**
22 **même que l'efficience paramétrique de 6,6 M\$ réalisée en 2012 sont reflétés**
23 **dans la « base de référence aux fins de la mesure des gains » qui est**
24 **représentée par le montant autorisé de 679,8 M\$ à titre d'enveloppe globale**
25 **pour les CNE de l'année 2012.**

26 **Par ailleurs, la variation des CNE du montant autorisé de 679,8 M\$ pour 2012**
27 **au montant demandé de 713,3 M\$ pour 2014 intègre l'efficience additionnelle et**
28 **les autres réductions de coûts découlant de mesures de gestion particulières**
29 **de 47,7 M\$ ainsi que l'efficience anticipée de 6,0 M\$ et 6,1 M\$ respectivement**
30 **pour les années 2013 et 2014, pour un grand total de 59,8 M\$. Ce dernier**
31 **montant et les gains d'efficience mentionnés au paragraphe précédent**
32 **totalisent l'ensemble des gains d'efficience réalisés et anticipés de 105,0 M\$,**
33 **comme présenté au tableau 1 à la page 10 de la pièce HQT-3, Document 1.**

34 **1.3** En regard de l'approche d'efficience globale proposée, veuillez confirmer que le
35 Transporteur entend dorénavant faire le suivi uniquement sur la base du total des gains
36 d'efficience aux CNE attendus en fonction d'une cible d'efficience établie dans le
37 cadre du dossier tarifaire.

38 **R1.3**

39 **Puisqu'adapté à la gestion dynamique de ses activités, le Transporteur entend**
40 **dorénavant faire le suivi uniquement sur la base du montant global des gains**
41 **d'efficience et autres réductions de coûts aux CNE par rapport à une cible**
42 **d'efficience établie dans le cadre du dossier tarifaire.**

1 **CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES**

- 2 **2. Références :** (i) Pièce C-HQT-0024, p. 10;
3 (ii) Dossier R-3605-2006, pièce HQT-4, document 2, p. 13;
4 (iii) Dossier R-3836-2013, pièce B-0016, p. 7, réponse R3.1;
5 (iv) Pièce C-HQT-0035, p. 35.

6 **Préambule :**

7 (i) Au présent dossier, le Transporteur réfère au dossier R-3605-2006, pièce HQT-4,
8 document 2, pour les conventions comptables reliées aux contributions qu'il doit assumer
9 pour un poste de départ appartenant à un producteur privé.

10 (ii) Dans le cadre du dossier R-3605-2006, le Transporteur présentait une modification de
11 convention comptable liée à l'application du CPN-150, du Comité sur les problèmes
12 nouveaux de l'ICCA :

13 *« À titre d'exemple, l'application de cette nouvelle convention comptable peut
14 faire en sorte qu'une entente de raccordement de centrale d'un producteur privé
15 soit considérée comme étant assortie d'un contrat de location-acquisition en ce qui
16 concerne les contributions versées pour le poste de départ et ceci modifie la nature
17 de la transaction à comptabiliser aux livres du Transporteur. Dans ce cas, la
18 contribution visant à rembourser le coût d'acquisition et d'installation des
19 équipements d'un poste de départ fait partie de la base de tarification, mais à la
20 rubrique des immobilisations corporelles en exploitation plutôt qu'à la rubrique
21 des Dépenses non amorties et autres actifs, à titre d'Autres frais reportés. Ce type
22 de modification n'affecte pas le calcul des revenus requis du Transporteur puisque
23 la méthode et la période d'amortissement de cette contribution demeurent les
24 mêmes. Par ailleurs, la nature de la contribution relative aux frais d'exploitation
25 et d'entretien comptabilisée par le Transporteur demeure inchangée. » [nous
26 soulignons]*

27 (iii) Dans le cadre du dossier R-3836-2013 relatif au projet d'intégration des parcs éoliens
28 de l'appel d'offres A/O 2009-02 au réseau de transport, le Transporteur répond à la question
29 3.1 de la Régie comme suit:

30 *« Les montants relatifs au remboursement aux promoteurs (78 M\$) et
31 particulièrement le montant remboursé des frais d'exploitation et d'entretien
32 (10 M\$) sont comptabilisés à titre d'immobilisations corporelles selon les règles
33 de contrat de location financement. » [nous soulignons]*

34 (iv) Le Transporteur présente les immobilisations corporelles en exploitation selon cinq
35 grandes rubriques, soit: Postes, Lignes, Autres actifs de réseau, Actifs de soutien et
36 Télécommunications. La rubrique Autres actifs de réseau inclut des Immobilisations louées
37 – CPN 150 dont le coût d'acquisition totalise 295,1 M\$.

1 **Demandes :**

2 **2.1** Selon les références (i) et (ii), la contribution relative aux frais d'exploitation et
3 d'entretien comptabilisée par le Transporteur demeure sous la rubrique Autres frais
4 reportés. À la référence (iii), le montant remboursé par le Transporteur aux promoteurs
5 pour les frais d'entretien et d'exploitation sont considérés comme des immobilisations
6 corporelles. Veuillez justifier la différence de traitement comptable.

7 **R2.1**

8 **Des analyses accomplies dans le cadre de l'adoption du référentiel IFRS aux**
9 **fins réglementaires à compter de 2012 ont précisé la portée des normes**
10 **comptables visant les contrats de location des référentiels PCGR et IFRS.**
11 **Cette précision accrue a permis de considérer le montant remboursé par le**
12 **Transporteur aux promoteurs pour les frais d'entretien et d'exploitation à titre**
13 **d'immobilisations corporelles et, par conséquent, a entraîné des**
14 **reclassements entre les rubriques « Actifs réglementaires » et**
15 **« Immobilisations corporelles en exploitation ». Ces reclassements**
16 **apparaissent aux pièces suivantes :**

- 17 • **Rapport annuel au 31 décembre 2011 (référentiel PCGR) : Pièce HQT-2,**
18 **Document 3, pages 6 et 8 ;**
- 19 • **Rapport annuel au 31 décembre 2012 (référentiel IFRS) : Pièce HQT-5,**
20 **Document 1, pages 8 et 9 ;**
- 21 • **Pièce HQT-7, Document 1, page 6, tableau 2, notes 1 et 3.**

22 **2.2** Veuillez détailler le montant de 295,1 M\$ relié aux Immobilisations louées – CPN 150
23 mentionné à la référence (iv). Le cas échéant, veuillez présenter distinctement les
24 montants relatifs aux frais d'entretien et d'exploitation.

25 **R2.2**

26 **Le Transporteur présente l'information demandée dans le tableau R2.2 suivant.**

1
2
3

Tableau R2.2
Immobilisations louées - CPN 150, incluant frais d'entretien
au coût d'acquisition au 31 décembre 2012

Immobilisations louées - CPN 150	256 793 695
Parc éolien Mont-Louis	27 844 646
Parc éolien Gros Morne	16 590 122
Parc éolien Mont Sèche	9 458 424
Pont Arnaud	336 768
Chute Garneau	223 967
Parc éolien Le Plateau	28 588 770
Ebi Énergie inc. St-Thomas	417 480
Terreau Biogaz Haute-Yamaska	39 933
Centre Bio St-Nicéphore	352 384
Parc éolien St-Robert-Belarmin	18 240 000
Parc éolien Gros Morne Phase2	18 332 492
St-Félicien Fibrek	1 056 558
Parc éolien Montérégie	9 565 217
TRANSCANADA energy LTD	30 005 073
Kruger Biomasse inc.	235 503
Parc éolien Mont Copper	5 029 037
Parc éolien Mont Miller	4 460 870
Parc éolien St-Ulric	27 291 146
Parc éolien Rivière aux Renards	66 938
Hyrowatt SM-1	1 373 001
Parc éolien anse à valleau	17 481 749
MAGPIE/HYDROMÉGA	4 606 904
Baie des Sables	9 276 503
Parc éolien Carleton	23 440 388
BOWATER	1 100 000
Rapide des cèdres	273 091
Petites hydrauliques	1 111 335
Parc éolien de l'érable	(4 604)
Immobilisations louées - CPN 150 (frais d'Entretien)	38 291 219
Parc éolien Mont-Louis	4 129 952
Parc éolien Gros Morne	2 488 518
Parc éolien Mont Sèche	1 423 145
Pont Arnaud	50 259
Chute Garneau	33 410
Parc éolien Le Plateau	4 287 124
Franquelin	165 287
Ebi Énergie inc. St-Thomas	59 640
Terreau Biogaz Haute-Yamaska	6 367
Centre Bio St-Nicéphore	56 061
Parc éolien St-Robert-Belarmin	2 720 000
Parc éolien Gros Morne Phase2	2 748 513
St-Félicien Fibrek	159 309
Parc éolien Montérégie	1 434 783
TRANSCANADA energy LTD	4 500 761
Kruger Biomasse inc.	35 325
Parc éolien Mont Copper	780 789
Parc éolien Mont Miller	669 130
Parc éolien St-Ulric	4 080 000
Parc éolien Rivière aux Renards	11 813
Hyrowatt SM-1	237 612
Parc éolien anse à valleau	2 490 652
MAGPIE/HYDROMÉGA	646 435
Baie des Sables	1 356 848
Parc éolien Carleton	3 513 522
BOWATER	165 000
Rapide des cèdres	40 964
Total	295 084 914

1 Plus spécifiquement, dans la décision D-2007-08, la Régie a demandé la
2 création d'un compte d'écart des revenus des services de transport de point à
3 point dès l'année 2007. Selon les modalités retenues par la Régie dans la
4 décision D-2008-019, la disposition du solde du compte d'écart donne lieu à un
5 cavalier applicable aux services de transport de point à point à long terme. La
6 Régie considérait que cette méthode permettait de maintenir inchangé le mode
7 de détermination des tarifs annuels et de suivre l'évolution de ces derniers au
8 fil des ans.

9 Comme le montant de l'ordre de 0,7 M\$ pour les années 2011 et 2012
10 est intégré aux revenus des services de transport de point à point, le cavalier
11 présenté pour l'année 2013 en tient compte. Si ce montant était retiré du solde
12 du compte d'écart des services de transport de point à point, alors le cavalier
13 qui en découlerait serait plus élevé. L'intégration de ce montant au compte
14 d'écart des pénalités liées à l'exploitation, en présumant une disposition aux
15 revenus requis, aurait des effets sur ces derniers et sur les tarifs en découlant,
16 que la Régie a sciemment évité par l'adoption du cavalier. De plus, la
17 modification du traitement de ce montant visant les années 2011 et 2012, afin
18 qu'il ne fasse plus partie des revenus des services de transport, aurait des
19 effets sur les montants historiques publiés pour les revenus de transport.

20 Par ailleurs, l'article 3 des *Tarifs et conditions* fait référence aux services
21 complémentaires. Le Transporteur obtient les services complémentaires d'un
22 fournisseur de services. Le Transporteur rappelle que dans le cadre de
23 cet article, le service complémentaire de réglage de tension constitue le seul
24 service complémentaire pour lequel des montants sont facturés aux clients
25 des services de transport de point à point. Le fournisseur doit être payé pour
26 le service rendu, tandis que le Transporteur conserve la pénalité pour
27 traitement ultérieur.

28 Dans ce cadre, le Transporteur ouvre une parenthèse au sujet du traitement
29 des pénalités liées aux écarts de réception du service complémentaire de
30 compensation d'écart de réception. L'annexe 4 des *Tarifs et conditions* prévoit
31 les frais pour ce service. La Régie indique dans la décision D-2012-010 que les
32 pénalités sont applicables sur le prix de référence pour les écarts des
33 deuxième et troisième paliers respectivement. Les montants résultant des
34 pénalités, donc pas ceux associés au prix de référence, devront être traités par
35 le biais d'un compte d'écart dont le solde serait appliqué en réduction des
36 revenus requis.

37 Ainsi, les montants relatifs aux articles 13.7d) et 14.5 visent les services
38 de transport, tandis que ceux à l'article 3, tout comme ceux à l'annexe 4, visent
39 les services complémentaires. Compte tenu des différents services couverts
40 par ces articles et des dispositions afférentes, le Transporteur ne croit pas
41 opportun d'apporter des modifications au traitement des revenus de transport.

1 **3.2** Compte tenu de la question précédente, veuillez commenter la possibilité de disposer,
2 sur une base annuelle, du solde des comptes d'écart associés respectivement aux
3 pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 3, 13.7d) et 14.5 des Tarifs et
4 conditions et aux pénalités liées aux écarts de réception.

5 **R3.2**

6 **Voir la réponse à la question 3.1.**

7 **CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

8 **4. Références :** (i) Pièce C-HQT-0028, p. 8;
9 (ii) Dossier R-3854-2013, pièce B-0088, p. 40.

10 **Préambule :**

11 (i) « *Pour l'année témoin 2014, le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE*
12 *attribuable à l'inflation sera de 11,5 M\$. Cette progression s'explique par :*

13 • *une progression de l'ordre de 1,1 % des coûts salariaux découlant seulement des*
14 *progressions salariales. Le Transporteur n'a considéré aucun ajustement économique*
15 *des salaires puisque de nouvelles conventions collectives entreront en vigueur en 2014*
16 *et que les résultats des négociations ne peuvent être présumés en date du dépôt du*
17 *dossier tarifaire; »*

18 (ii) Advenant le cas où les résultats des négociations auraient un impact sur l'ajustement
19 économique des salaires pour 2014, le Distributeur confirme qu'il contiendra cette hausse
20 éventuelle à l'intérieur des charges d'exploitation autorisées pour l'année témoin 2014.

21 **Demande :**

22 **4.1** La Régie comprend que, advenant le cas où des ajustements économiques sur les
23 salaires seraient comptabilisés pour l'année 2014, le Transporteur contiendra également
24 cette charge éventuelle à l'intérieur des CNE autorisées pour l'année témoin 2014.
25 Veuillez commenter.

26 **R4.1**

27 **Advenant le cas où les résultats des négociations auraient pour conséquence**
28 **un ajustement sur les salaires pour 2014, le Transporteur confirme qu'il**
29 **contiendra une hausse éventuelle à l'intérieur des charges d'exploitation**
30 **autorisées pour l'année témoin 2014.**

1 **Approche globale de type paramétrique**

2 **5. Référence :** Pièce C-HQT-0065, p. 22, R14.2.

3 **Préambule :**

4 « *Le tableau R14.2 présente l'application de la formule paramétrique de la Régie avec*
5 *comme point de départ l'année historique 2007.*

Tableau R14.2
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique de la Régie

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Moins - Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8	10,6	14,5
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1	8,3	19,1
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Sous-total - Avant coût de retraite	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	705,0	723,9	757,5
Plus - Coût de retraite net							83,0	68,1
Sous-total - Formule avant productivité							806,9	825,6
Productivité 2008							(6,2)	(6,2)
Productivité 2009							(6,4)	(6,4)
Productivité 2010							(6,3)	(6,3)
Productivité 2011							(6,4)	(6,4)
Productivité 2012							(13,2)	(13,2)
Productivité 2013							(6,0)	(6,0)
Productivité 2014								(6,1)
Total - incluant productivité							762,4	775,0

6
7 »

8 **Demandes :**

9 **5.1** Veuillez présenter le résultat de la formule paramétrique de la Régie pour 2013 et 2014
10 tel que produit au tableau R14.2 en intégrant les éléments suivants :

- 11
- 12 • l'objectif d'efficacité de 2 % pour les années 2012 à 2014;
 - 13 • les gains d'efficacité additionnels de 4,5 M\$ et 10,0 M\$ réalisés respectivement en
 - 14 2010 et 2011;
 - 15 • la réduction des CNE résultant des gains additionnels et autres mesures de
 - 16 réduction de coûts de 41,1 M\$ en 2012;

17 **R5.1**

18 **Le tableau R5.1 présente l'application de la formule paramétrique de la Régie**
19 **intégrant les facteurs d'efficacité mentionnés précédemment.**

1
2

Tableau R5.1
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Moins - Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8	10,6	14,5
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1	8,3	19,1
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Sous-total - Avant coût de retraite	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	705,0	723,9	757,5
Plus - Coût de retraite net							83,0	68,1
Sous-total - Formule avant productivité							806,9	825,6
Productivité 2008							(6,2)	(6,2)
Productivité 2009							(6,4)	(6,4)
Productivité 2010							(6,3)	(6,3)
Productivité additionnelle 2010							(4,5)	(4,5)
Productivité 2011							(6,4)	(6,4)
Productivité additionnelle 2011							(10,0)	(10,0)
Productivité 2012							(13,2)	(13,2)
Productivité additionnelle 2012							(41,1)	(41,1)
Productivité 2013							(12,0)	(12,0)
Productivité 2014								(12,2)
Total - incluant productivité							700,8	707,3
Demande du Transporteur R-3823-2012							705,2	713,3
Écart							(4,4)	(6,0)

3 **Voir également les réponses aux questions 14.1 et 14.3 de la Régie à la pièce**
4 **HQT-14, Document 1.**

5 **5.2** Veuillez concilier les résultats paramétriques ainsi obtenus pour 2013 et 2014 avec les
6 niveaux des CNE proposés par le Transporteur dans le présent dossier.

7 **R5.2**

8 **Voir la réponse à la question 5.1.**

9 **BASE DE TARIFICATION**

- 10 **6. Références :** (i) Pièce C-HQT-0030, p. 14;
11 (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 15;
12 (iii) Rapport annuel 2012, pièce HQT-2, document 3, p. 12;
13 (iv) Rapport annuel 2012, pièce HQT-5, document 1, p. 8.

14 **Préambule :**

15 (i) « *La relation entre les mises en exploitation réelles et projetées doit être analysée sur*
16 *une période de deux ans, soit l'année de base et l'année témoin projetée des bases de*
17 *tarification autorisées. Cependant, afin de bien mesurer l'effet réel des écarts de volume sur*
18 *les revenus requis, il est nécessaire de faire cette analyse en fonction de la moyenne 13*
19 *saldes mensuels des actifs composant la base de tarification.* » [nous soulignons]

20 (ii) Le Transporteur présente l'impact sur la base de tarification des écarts entre les
21 montants prévu et réel, liés aux mises en exploitation. Au 31 décembre 2012, les écarts liés

1 aux mises en exploitation totalisent (575,0 M\$), soit (216,8 M\$) pour l'année 2011 et
 2 (358,2 M\$) pour l'année 2012.

3 (iii) Aux fins de comparaison entre la base de tarification réelle et autorisée, mesurée
 4 au 31 décembre 2012, le Transporteur a reclassé aux immobilisations corporelles les actifs
 5 liés aux frais d'entretien des postes de départ des producteurs privés, qui étaient auparavant
 6 présentés aux actifs réglementaires. Il explique les écarts comme suit :

Puisque les valeurs autorisées pour 2012 ont été établies en cours d'année 2011, les écarts s'expliquent sur deux années soit:

	2011	2012	Total
(a) Mises en exploitation non réalisées pour des projets ≥ 25 M\$	(184,7)	(307,2)	(491,9)
Mises en exploitation non réalisées pour des projets < 25 M\$	(41,8)	(167,2)	(209,0)
Reclassement aux actifs incorporels	(9,3)	(10,8)	(20,1)
Amortissement		46,2	46,2
Reclassement aux frais reportés		46,7	46,7
(b) Reclassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation	9,3	10,8	20,1
(c) Reclassement aux frais reportés		(46,7)	(46,7)
Mises en exploitation non réalisées et mise en exploitation négatives imprévues		116,3	116,3
(d) Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement	(24,0)		(24,0)

7
 8 (iv) Aux fins du rapport annuel, l'analyse comparative entre la base de tarification réelle et
 9 celle autorisée, lorsque mesurée selon la moyenne des 13 soldes, est déposée à la suite d'une
 10 demande de renseignements de la Régie. Dans sa réponse, le Transporteur explique alors les
 11 écarts majeurs selon la moyenne des 13 soldes.

12 Demandes :

13 **6.1** À la référence (i), aux fins de comparaison entre les données projetées et réelles, le
 14 Transporteur indique qu'il est nécessaire de faire une analyse en fonction de la
 15 moyenne des 13 soldes. Dans le cadre du rapport annuel, cette analyse est déposée
 16 seulement à la suite d'une demande de renseignements (référence (iv)). Serait-il
 17 possible d'inclure, de façon systématique, cette analyse requise par la Régie et jugée
 18 nécessaire par le Transporteur, lors du dépôt initial du rapport annuel, en complément à
 19 l'information présentée selon la référence (iii). Dans la négative, veuillez justifier.

20 **R6.1**
 21 **Le Transporteur ajoutera l'analyse demandée dans ses prochains rapports**
 22 **annuels.**

23 **6.2** Les écarts liés aux mises en exploitation totalisent (575,0 M\$) (référence (ii)).
 24 Veuillez concilier ce total avec les écarts expliqués en référence (iii).

25 **R6.2**
 26 **Afin de concilier l'écart total des mises en service de 575,0 M\$ de la**
 27 **référence (ii), il faut additionner dans la référence (iii) les écarts de mises en**
 28 **exploitation des projets référés à la note (a) et les écarts de mises en**
 29 **exploitation des frais reportés à la note (c). Pour l'année 2011, les écarts de**
 30 **mises en exploitation des frais reportés et des actifs incorporels n'avaient pas**

1 **été expliqués puisque les écarts de 9,0 M\$ et 0,7 M\$ n'étaient pas matériels.**
2 **Ces écarts doivent être ajoutés à l'écart de la référence (iii) pour concilier**
3 **l'année 2011.**

4 **6.3** Veuillez déposer la base de tarification 2012 autorisée selon la décision D-2012-059 et
5 présenter les 13 soldes mensuels reclassés ainsi que la moyenne des 13 soldes, afin de
6 considérer le reclassement mentionné en référence (iii).

7 **R6.3**

8 **Le Transporteur présente les informations demandées au tableau R6.3 suivant.**

Tableau R6.3
BASE DE TARIFICATION 2012 RÉVISÉE SUITE À LA DÉCISION D-2012-059 ET RECLASSÉE (en milliers de \$)
SERVICE DE TRANSPORT

	1er janvier 2012 Projeté	31 janvier 2012 Projeté	29 février 2012 Projeté	31 mars 2012 Projeté	30 avril 2012 Projeté	31 mai 2012 Projeté	30 juin 2012 Projeté	31 juillet 2012 Projeté	31 août 2012 Projeté	30 septembre 2012 Projeté	31 octobre 2012 Projeté	30 novembre 2012 Projeté	31 décembre 2012 Projeté	Total 13 soldes	Moyenne 2012
Immobilisations corporelles en exploitation															
Postes	15 294 848	15 299 023	15 315 152	15 340 034	15 357 367	15 410 398	15 436 534	15 451 703	15 517 183	15 546 071	15 687 031	15 781 047	16 192 320	201 628 711	15 509 901
Lignes	8 866 326	8 868 649	8 874 618	8 883 790	8 886 200	8 917 554	8 920 806	8 994 969	9 058 670	9 062 257	9 125 290	9 134 683	9 259 882	116 853 694	8 988 746
Autres actifs de réseaux	817 496	817 907	818 526	819 407	820 618	830 316	830 567	832 453	847 057	847 451	851 079	853 217	873 477	10 859 571	835 352
Actifs de soutien	761 642	761 849	762 383	763 169	763 384	764 838	765 019	765 137	768 339	768 658	772 081	772 907	782 139	9 971 543	767 042
Télécommunications	1 452 721	1 470 078	1 475 959	1 482 213	1 505 580	1 507 139	1 519 639	1 520 888	1 527 519	1 536 625	1 538 301	1 541 320	1 544 400	19 622 383	1 509 414
Total	27 193 033	27 217 505	27 246 637	27 288 613	27 333 149	27 430 246	27 472 564	27 565 150	27 718 768	27 761 061	27 973 782	28 083 173	28 652 218	358 935 901	27 610 454
<i>Variations nettes</i>		24 473	29 132	41 976	44 536	97 097	42 318	92 586	153 618	42 293	212 721	109 391	569 045	1 459 186	
Amortissement cumulé															
Postes	5 658 363	5 702 707	5 747 051	5 791 395	5 835 740	5 880 084	5 924 429	5 968 773	6 013 117	6 057 461	6 101 806	6 146 150	6 190 494	77 017 569	5 924 428
Lignes	2 938 524	2 965 372	2 992 220	3 019 070	3 045 917	3 072 766	3 099 614	3 126 463	3 153 311	3 180 160	3 207 008	3 233 857	3 260 705	40 294 986	3 099 614
Autres actifs de réseaux	426 815	428 628	430 441	432 254	434 067	435 880	437 693	439 506	441 319	443 132	444 945	446 758	448 571	5 690 010	437 693
Actifs de soutien	434 793	437 820	440 847	443 875	446 903	449 930	452 958	455 985	459 013	462 041	465 068	468 096	471 123	5 888 452	452 958
Télécommunications	834 456	840 124	845 791	851 459	857 126	862 794	868 461	874 129	879 796	885 464	891 132	896 799	902 467	11 289 999	868 461
Total	10 292 951	10 374 651	10 456 351	10 538 052	10 619 752	10 701 454	10 783 155	10 864 856	10 946 556	11 028 258	11 109 959	11 191 660	11 273 361	140 181 015	10 783 155
Valeur nette															
Postes	9 636 485	9 596 316	9 568 101	9 548 639	9 521 627	9 530 314	9 512 105	9 482 930	9 504 067	9 488 610	9 585 225	9 634 897	10 001 825	124 611 142	9 585 472
Lignes	5 927 803	5 903 277	5 882 397	5 864 720	5 840 284	5 844 788	5 821 191	5 868 506	5 905 359	5 882 097	5 918 282	5 900 826	5 999 177	76 558 708	5 889 131
Autres actifs de réseaux	390 681	389 279	388 085	387 153	386 551	394 436	392 874	392 947	405 737	404 319	406 134	406 458	424 906	5 169 561	397 659
Actifs de soutien	326 848	324 029	321 536	319 294	316 481	314 908	312 061	309 152	309 326	306 617	307 013	304 811	311 015	4 083 091	314 084
Télécommunications	618 265	629 954	630 168	630 755	648 453	644 345	651 178	646 759	647 723	651 161	647 169	644 521	641 934	8 332 384	640 953
Total	16 900 082	16 842 855	16 790 287	16 750 561	16 713 397	16 728 792	16 689 409	16 700 294	16 772 212	16 732 803	16 863 824	16 891 514	17 378 858	218 754 886	16 827 299
Actifs incorporels (Détail page suivante)															
Valeur d'acquisition	768 214	768 254	768 294	768 330	769 803	773 347	775 387	777 117	777 169	777 241	777 293	777 419	794 707	10 072 575	774 813
Amortissement cumulé	371 633	373 692	375 750	377 809	379 867	381 925	383 984	386 042	388 101	390 159	392 218	394 276	396 335	4 991 791	383 984
Valeur nette	396 581	394 562	392 544	390 522	389 936	391 422	391 403	391 075	389 068	387 082	385 075	383 143	398 372	5 080 785	390 830
Dépenses non amorties et autres actifs															
Actifs réglementaires	10 028	9 945	9 861	9 778	9 695	9 611	9 528	9 445	9 361	9 278	9 195	9 111	9 028	123 864	9 528
Frais reportés	-134 062	-135 428	-135 095	-151 358	-151 025	-150 691	-150 358	-150 025	-149 691	-149 358	-149 025	-148 691	-216 032	-1 970 839	-151 603
Remboursement gouvernemental	47 817	46 705	46 705	46 705	45 573	45 573	45 573	44 420	44 420	44 420	43 247	43 247	43 247	587 652	45 204
Total	-76 217	-78 779	-78 529	-94 875	-95 757	-95 507	-95 257	-96 160	-95 910	-95 660	-96 583	-96 333	-163 757	-1 259 323	-96 871
Fonds de roulement															
Encaisse réglementaire	58 003	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	60 274	781 291	60 099
Matériaux, combustibles et fournitures	105 144	105 305	105 466	105 627	105 788	105 949	106 110	106 271	106 432	106 593	106 754	106 915	107 076	1 379 430	106 110
Total	163 147	165 579	165 740	165 901	166 062	166 223	166 384	166 545	166 706	166 867	167 028	167 189	167 350	2 160 721	166 209
TOTAL DE LA BASE DE TARIFICATION	17 383 593	17 324 217	17 270 042	17 212 108	17 173 638	17 190 930	17 151 939	17 161 754	17 232 076	17 191 092	17 319 344	17 345 513	17 780 823	224 737 069	17 287 467

Tableau R6.3
BASE DE TARIFICATION 2012 RÉVISÉE SUITE À LA DÉCISION D-2012-059 (en milliers de \$) - Suite
SERVICE DE TRANSPORT
(Détail des actifs incorporels)

ACTIFS INCORPORELS	31 décembre 2011 Projeté	31 janvier 2012 Projeté	29 février 2012 Projeté	31 mars 2012 Projeté	30 avril 2012 Projeté	31 mai 2012 Projeté	30 juin 2012 Projeté	31 juillet 2012 Projeté	31 août 2012 Projeté	30 septembre 2012 Projeté	31 octobre 2012 Projeté	30 novembre 2012 Projeté	31 décembre 2012 Projeté	Total 13 soldes	Moyenne 2011
Coût d'origine															
Servitudes	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	414 017	5 382 221	414 017
Logiciels	331 511	331 551	331 591	331 627	333 100	336 644	338 684	340 414	340 466	340 538	340 590	340 716	358 004	4 395 436	338 110
Autres	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	22 686	294 918	22 686
Total	768 214	768 254	768 294	768 330	769 803	773 347	775 387	777 117	777 169	777 241	777 293	777 419	794 707	10 072 575	774 813
<i>Variations nettes</i>		40	40	36	1 473	3 544	2 040	1 730	52	72	52	126	17 288	26 493	
Amortissement cumulé															
Servitudes	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	83 226	1 081 938	83 226
Logiciels	271 492	273 471	275 449	277 428	279 406	281 384	283 363	285 341	287 320	289 298	291 277	293 255	295 234	3 683 718	283 363
Autres	16 915	16 995	17 075	17 155	17 235	17 315	17 395	17 475	17 555	17 635	17 715	17 795	17 875	226 135	17 395
Total	371 633	373 692	375 750	377 809	379 867	381 925	383 984	386 042	388 101	390 159	392 218	394 276	396 335	4 991 791	383 984
Valeur nette															
Servitudes	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	330 791	4 300 283	330 791
Logiciels	60 019	58 080	56 142	54 200	53 694	55 260	55 321	55 073	53 146	51 240	49 313	47 461	62 770	711 719	54 748
Autres	5 771	5 691	5 611	5 531	5 451	5 371	5 291	5 211	5 131	5 051	4 971	4 891	4 811	68 783	5 291
Total	396 581	394 562	392 544	390 522	389 936	391 422	391 403	391 075	389 068	387 082	385 075	383 143	398 372	5 080 785	390 830

- 1 **7. Références :** (i) Pièces C-HQT-0031, C-HQT-0032, et C-HQT-0033, p. 14;
 2 (ii) Pièce C-HQT-0065, p. 27, R17.1.

3 **Préambule :**

4 (i) Le Transporteur présente les 13 soldes mensuels de la base de tarification, le total
 5 des 13 soldes et la moyenne des 13 soldes, pour les années historiques 2011 et 2012 ainsi que
 6 pour l'année de base 2013.

7
 8 (ii) Le Transporteur présente le détail des variations des immobilisations corporelles au
 9 coût d'acquisition pour les années 2011, 2012 et 2013, en fonction du total annuel plutôt que
 10 de façon distincte pour chacun des 13 soldes mensuels, tel que demandé par la Régie à sa
 11 demande de renseignements.

12 **Demande :**

13 **7.1** Pour les années 2011, 2012 et 2013, veuillez compléter l'information présentée à la
 14 référence (ii) de façon à ventiler le détail des variations pour chaque solde mensuel
 15 présenté à la référence (i).

16 **R7.1**

17 **Comme mentionné en réponse à la question 17.1 de la demande de**
 18 **renseignements n° 1 de la Régie, à la pièce HQT-14, Document 1, page 27, le**
 19 **Transporteur fournit déjà, dans ses rapports annuels, les explications des**
 20 **variations des immobilisations corporelles selon la valeur nette. Les variations**
 21 **mensuelles au niveau du coût d'acquisition ajoutent, de l'avis du Transporteur,**
 22 **peu de valeur à cette information, en prenant notamment en considération le**
 23 **fait que les retraits d'actifs sont, dans bien des cas, entièrement amortis.**

24 **Afin de répondre à la demande de la Régie, le Transporteur présente ces**
 25 **variations mensuelles dans les tableaux R7.1.1 à R7.1.3 suivants. Cette**
 26 **information couvre la même période que celle fournie sur une base annuelle en**
 27 **réponse à la question 17.1 précitée.**

28 **Tableau R7.1.1**
 29 **Détail des variations (13 soldes) des immobilisations corporelles au coût**
 30 **d'acquisition pour l'année 2011**

Explication de la variation des Immobilisations en exploitation (coût d'acquisition)	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	total
Mises en exploitation	7,9	(6,2)	23,7	41,4	10,4	14,5	32,5	176,9	25,3	40,0	288,8	575,1	1 230,2
Retraits d'actifs	(4,0)	(22,4)	(8,3)	(11,8)	(41,3)	(20,2)	(33,0)	(1,7)	(10,3)	(25,6)	(16,2)	(58,4)	(253,2)
Reclassement provenant des actifs réglementaire												29,4	29,4
Reclassement aux Incorporels		(2,3)		(5,6)			(0,2)			(1,5)	(0,2)	(3,8)	(9,8)
Autres			(1,5)			(0,3)		(0,2)			(3,8)	(3,8)	(9,5)
Variation des Immobilisation en exploitations (coût d'acquisition)	3,9	(30,9)	14,0	24,0	(30,9)	(6,0)	(0,7)	175,0	15,0	12,9	268,6	542,2	987,1

1
2
3

Tableau R7.1.2
Détail des variations (13 soldes) des immobilisations corporelles au coût d'acquisition pour l'année 2012

Explication de la variation des Immobilisations en exploitation (coût d'acquisition)	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	total
Mises en exploitation	(4,2)	9,2	58,3	10,6	14,6	57,3	15,2	19,6	34,3	106,0	156,9	507,1	984,8
Retraits d'actifs	(0,6)	(8,8)	(3,5)	(1,9)	(21,8)	(84,9)	(10,9)	(20,9)	(24,6)	(17,3)	(37,9)	(88,2)	(321,3)
Transfert d'actifs provenant du Groupe Technologie			31,7	0,3		1,0		0,5	0,1	0,1	0,1	1,1	34,9
Reclassement aux Frais reportés					48,6								48,6
Reclassement aux Incorporés						(2,0)		(1,5)				(0,4)	(3,9)
Autres	0,4	(0,5)	5,1		(2,5)	0,1	2,5	(0,5)	(0,4)	(1,4)	(0,4)		10,6
Variation des Immobilisations en exploitations (coût d'acquisition)	(4,4)	(0,1)	91,6	9,0	38,9	(28,5)	6,7	(2,8)	9,4	87,3	118,7	427,9	753,7

4
5
6

Tableau R7.1.3
Détail des variations (13 soldes) des immobilisations corporelles au coût d'acquisition pour l'année 2013

Explication de la variation des Immobilisations en exploitation (coût d'acquisition)	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	total
Mises en exploitation	5,4	44,5	12,8	91,8	124,2	57,8	25,5	19,8	185,9	331,1	96,9	627,8	1 623,6
Comptabilisation en vertu de l'IAS 16						48,1							48,1
Transfert d'actifs provenant du Groupe Technologie		3,0											3,0
Reclassement aux Incorporés		(2,8)	0,7	(2,6)									(4,7)
Autres	0,1	(0,2)	(0,6)	2,6	(4,6)	(0,0)	0,0	0,0	(0,0)	(0,0)	(0,0)	0,0	(2,8)
Variation des Immobilisations en exploitations (coût d'acquisition)	5,5	44,5	12,9	91,8	119,6	105,9	25,5	19,8	185,9	331,1	96,9	627,9	1 667,2

7
8
9
10

- 8. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0065, p. 28, R18.1;
 - (ii) Pièce C-HQT-0065, p. 30, R18.3;
 - (iii) Décision D-2012-021, par. 41 et 48;
 - (iv) Rapport annuel du Transporteur, pièce HQT-1, document 1.

11

Préambule :

12
13
14
15
16
17

(i) « *Le Transporteur ajoute au coût des immobilisations corporelles la valeur actuelle de la provision, évaluée en vertu de la norme IAS 37, afférente à l'obligation liée aux travaux de démantèlement et d'enlèvement d'une immobilisation et de la remise en état du site sur laquelle elle est située. Le montant de la provision est la meilleure estimation disponible des montants que le Transporteur devrait raisonnablement déboursier pour effectuer ces travaux dans les postes, tel que précisé dans la réponse à la question 18.2.* » [nous soulignons]

18
19
20
21

(ii) « *Le Transporteur n'a pas à prendre en compte ces montants dans les demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets de construction de nouveaux actifs dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$ déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.*

22
23
24
25
26
27

Il en est ainsi car 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 visés par de telles demandes d'autorisation demeurent des facteurs inconnus à la date du dépôt de ces demandes. Une fois ces facteurs connus vers la fin de leur durée d'utilité, ces coûts, sur une base actualisée, sont ajoutés aux coûts des immobilisations en exploitation visées lesquels sont inclus dans la base de tarification sujette à autorisation. » [nous soulignons]

1 (iii) « [41] À la suite de l'examen de ses programmes d'intervention en environnement, la
2 Demanderesse est en mesure d'affirmer qu'elle n'a aucune obligation implicite visée par
3 norme IAS 37 [note de bas de page omise] ».

4 « [48] Pour revenir à la question de l'application de la norme IAS 37 et des
5 obligations implicites de la Demanderesse, la Régie prend acte du fait que la Demanderesse
6 les identifiera et en tiendra compte dans ses projections pour l'année de base et l'année
7 témoin projetée, le cas échéant [note de bas de page omise]. »

8 (iv) Dans ses rapports annuels déposés à la Régie, le Transporteur présente une conciliation
9 entre l'actif total statutaire et la base de tarification.

10 **Demandes :**

11 **8.1** La Régie comprend que, selon les références (i) et (ii), la meilleure estimation
12 disponible des montants que le Transporteur prévoit déboursier pour le démantèlement,
13 l'enlèvement et la remise en état de site est établie vers la fin de la durée d'utilité des
14 actifs, à la suite d'un exercice de caractérisation environnementale. Veuillez confirmer
15 cette compréhension de la Régie. Le cas échéant, veuillez expliquer la méthode utilisée
16 par le Transporteur pour établir sa meilleure estimation des montants à déboursier.

17 **R8.1**

18 **L'évaluation et la comptabilisation des coûts estimatifs à déboursier par le**
19 **Transporteur pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de site**
20 **précèdent l'exercice de caractérisation environnementale.**

21 **Plus particulièrement, le Transporteur a l'obligation juridique de démanteler et**
22 **de remettre en état un site lorsqu'il y a une cessation permanente d'activités de**
23 **transformation sur ce site. Puisque la pérennité des postes se fait**
24 **habituellement sur le même site et que le Transporteur opère en continuité**
25 **d'opérations, il n'y a pas de cessation permanente d'activités de**
26 **transformation prévisible pour la plupart de ses postes.**

27 **Toutefois, il peut arriver que la pérennité d'un poste nécessite la cessation**
28 **d'activités de transformation sur un site. Par exemple, lorsque le Transporteur**
29 **doit augmenter la capacité de transformation d'un poste existant pour faire**
30 **face à la demande énergétique croissante, il peut être contraint de construire le**
31 **nouveau poste sur un site différent si la superficie du site existant est**
32 **insuffisante. Le Transporteur prend alors la décision de cesser ses opérations**
33 **sur l'ancien site.**

34 **Lorsque cette décision est prise et que les coûts de démantèlement,**
35 **d'enlèvement et de remise en état de site peuvent être raisonnablement**
36 **estimés, la valeur actuelle de ces coûts doit être ajoutée aux coûts des**
37 **immobilisations existantes selon la norme IAS16.**

38 **L'exercice de caractérisation environnementale se fait normalement dans les**
39 **six mois suivant la mise hors tension du poste, soit après la cessation**
40 **d'activités de transformation.**

1 **Les estimations des montants à déboursier par le Transporteur sont effectuées**
2 **par les fournisseurs de services qui auront à effectuer les démantèlements et**
3 **la remise en état, comme la division Hydro-Québec Équipement et services**
4 **partagés. Les estimations sont révisées annuellement.**

5 **8.2** Veuillez présenter le processus organisationnel lié aux exercices de caractérisation
6 environnementale, incluant les éléments déclencheurs, les différentes étapes de
7 réalisation et autres éléments pertinents.

8 **R8.2**

9 **Lors de la cessation définitive d'activités de transformation dans un poste, le**
10 **Transporteur doit procéder à une étude de caractérisation du terrain dans les**
11 **six mois de cette cessation d'activités et transmettre cette étude au Ministère**
12 **du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs**
13 **(MDDEFP).**

14 **Dans certains cas, le Transporteur doit produire un plan de réhabilitation au**
15 **MDDEFP. Les travaux de réhabilitation débutent après l'approbation de ce plan**
16 **par le Ministère. Dès l'achèvement des travaux, le Transporteur doit**
17 **transmettre au MDDEFP une attestation d'un expert établissant que les travaux**
18 **de réhabilitation ont été réalisés conformément aux exigences du plan de**
19 **réhabilitation.**

20 **Une inscription d'un avis de contamination au registre foncier est requise pour**
21 **toute situation où une étude de caractérisation exigée par la loi révèle que des**
22 **contaminants sont présents dans les sols en excès des valeurs limites**
23 **réglementaires. Un avis de décontamination au registre foncier doit également**
24 **y être inscrit suite à la réhabilitation du terrain.**

25 **8.3** Dans le cadre du dossier R-3768-2011 mentionné en référence (iii), le Transporteur
26 affirmait qu'il n'avait pas d'obligation implicite visée par la norme IAS 37. Au présent
27 dossier, selon la référence (i), des coûts associés aux actions éventuelles de
28 démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site sont ajoutés à la base de
29 tarification. Veuillez indiquer si ces coûts représentent des obligations implicites liées à
30 la norme IAS 37. Dans l'affirmative, veuillez préciser les motifs du changement. Dans
31 la négative, veuillez élaborer sur ces coûts.

32 **R8.3**

33 **Les coûts de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site ajoutés**
34 **à la base de tarification font suite à des obligations juridiques et non**
35 **des obligations implicites. Voir également la réponse à la question 8.1 pour**
36 **plus de détails.**

37 **8.4** La comptabilisation d'une provision selon la norme IAS 37 occasionnera-t-elle un écart
38 à concilier lors du dépôt du rapport annuel 2013 entre l'actif total statutaire et la base
39 de tarification (référence (iv))? Dans l'affirmative, veuillez expliquer.

1 **R8.4**

2 **Puisqu'il est prévu que les états financiers statutaires 2013 seront préparés**
3 **selon les PCGR alors que la base de tarification est préparée selon les IFRS, le**
4 **Transporteur s'attend à ce qu'il y ait un écart à concilier entre l'actif total**
5 **statutaire et la base de tarification provenant des deux éléments suivants.**
6 **D'abord, les montants sont actualisés en utilisant des taux d'actualisation**
7 **différents selon le référentiel comptable. Ensuite, selon les IFRS, l'impact de la**
8 **variation du taux d'actualisation dans l'année est comptabilisé en**
9 **augmentation ou diminution de l'actif, alors que selon les PCGR, la variation**
10 **du taux n'affecte pas le montant de l'actif.**

11 **9. Référence :** Pièce C-HQT-0065, p. 33.

12 **Préambule :**

13 *« L'année 2012 a été affectée de quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact*
14 *considérable sur le degré de précision des prévisions des mises en service 2012 :*

- 15 • *Les mises en service d'un très grand nombre de parcs éoliens ont été retardées par*
16 *les promoteurs privés. Ces reports ont également une incidence sur le moment du*
17 *versement des contributions associées aux postes de départ pour un impact selon*
18 *la moyenne des 13 soldes de 93,3 M\$1;*
- 19 • *En raison du décalage associé aux mises en service des centrales Eastmain-1-A et*
20 *la Sarcelle, le Transporteur n'a pu réaliser les mises en service malgré que ses*
21 *travaux étaient complétés pour un impact selon la moyenne des 13 soldes de*
22 *87,1 M\$1;*
- 23 • *L'incident associé aux transformateurs de courant à 735 kV (dossier R-3804-*
24 *2012) a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont pas pu être réalisés*
25 *selon les échéanciers prévus en raison des zones d'accès limités mises en place*
26 *dans plusieurs postes (impacts sur certains projets majeurs, mais également sur*
27 *des projets dont l'investissement est inférieur à 25 M\$). [nous soulignons]*

28 *Deuxièmement, le Transporteur rappelle que ses prévisions de mises en service sont basées*
29 *sur un processus rigoureux et détaillé par projet.*

30 *Pour chacune des composantes de projets sous la responsabilité de Hydro-Québec*
31 *Équipement (« HQÉ »), représentant environ 85 % des projets, les prévisions*
32 *d'investissement et de mises en exploitation ainsi que les dates de mises en service sont*
33 *réévaluées dans le cadre de la préparation de la cause tarifaire. HQÉ considère dans les*
34 *objectifs individuels de ses gestionnaires la date à laquelle les travaux doivent être complétés*
35 *pour les projets majeurs. Pour*

36 *les composantes des projets qui ne sont pas sous la responsabilité de HQÉ, les responsables*
37 *de la réalisation des projets fournissent une mise à jour des prévisions d'investissement et de*
38 *mises en service ainsi que les dates de mises en exploitation dans le cadre de la préparation*

1 *de la cause tarifaire. Le calcul de la base de tarification est habituellement établi avec 4*
2 *mois de données réelles et 20 mois de données projetées. Aussi, les membres du comité de*
3 *gestion du Transporteur font le suivi de la réalisation des mises en service et valident les*
4 *prévisions qui seront incorporées dans la cause tarifaire et le cadre financier d'Hydro-*
5 *Québec. » [nous soulignons]*

6 **Demandes :**

7 **9.1** Veuillez préciser les raisons invoquées par le Producteur et les promoteurs privés au
8 Transporteur, justifiant les retards pour les mises en service.

9 **R9.1**

10 **Les raisons invoquées par les promoteurs privés sont :**

- 11 • **Opposition du milieu et contestations judiciaires entraînant des délais**
12 **pour l'obtention des permis nécessaires ;**
- 13 • **Retards dans la construction des installations du poste de départ et du**
14 **réseau collecteur ;**
- 15 • **Délais attribuables à la correction des non-conformités relevées par le**
16 **Transporteur lors des essais ;**
- 17 • **Enjeux d'approvisionnement auprès des équipementiers.**

18 **Pour le Producteur, le délai dans les mises en service de la centrale de la**
19 **Sarcelle est attribuable au retard dans les travaux du turbinier dû à des**
20 **problèmes techniques.**

21 **9.2** Veuillez préciser si des pénalités sont applicables au Producteur et aux promoteurs
22 privés, advenant des retards dans les mises en services. Veuillez élaborer.

23 **R9.2**

24 **Le Transporteur n'applique pas de pénalités aux producteurs (soit le**
25 **Producteur et les promoteurs privés) pour les retards dans la mise en service**
26 **des projets.**

27 **9.3** Si des pénalités visées à la question 9.2 ci-dessus sont applicables, veuillez en préciser
28 le traitement réglementaire.

29 **R9.3**

30 **Sans objet.**

1 **PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

- 2 **10. Références :** (i) Pièce C-HQT-0036, p. 24 et 25, tableau 7;
 3 (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 10;
 4 (iii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 11;
 5 (iv) Dossier R-3855-2013, pièce B-0004, p. 33, tableau 26;
 6 (v) Décision D-2009-071, par. 111 et 112.

7 **Préambule :**

- 8 (i) Le Transporteur présente, à l'horizon 2023, la liste des investissements générant des
 9 revenus additionnels associés à l'intégration de production (section 2.1) et associés à la
 10 croissance de la charge locale (section 2.2)
- 11 (ii) Le Transporteur présente le sommaire des mises en service planifiées par catégorie à
 12 l'horizon 2023.
- 13 (iii) Le Transporteur présente la prévision des besoins de transport pour le service
 14 d'alimentation de la charge locale et le service point à point à l'horizon 2023.
- 15 (iv) Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements générant des revenus
 16 additionnels. Le tarif annuel passe de 71,49 \$/kW à 74,22 \$/kW.

Tableau 26
Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

Années	Mises en service	Ajouts nets à la base de tarifs (M\$)	Coût du capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxe sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport de la charge locale (M\$)	Besoins de transport de point à point (M\$)	Besoins de transport (M\$)	Tarif annuel (\$/kW)
2012								2 964	36 710	5 034	41 744	71,49
2014	1 327	1 327	16	16	6	0	38	3 022	37 043	4 675	41 718	72,44
2015	167	167	60	22	34	7	123	3 107	36 936	4 675	41 610	74,68
2016	330	330	72	27	42	8	180	3 134	37 279	4 675	41 964	74,70
2017	1 015	1 015	105	40	60	10	214	3 199	37 641	4 965	42 606	75,08
2018	1 669	1 669	136	61	76	15	288	3 272	38 038	5 837	43 875	74,58
2019	683	683	207	70	123	24	424	3 408	38 734	5 942	44 676	76,29
2020	-459	-459	229	75	143	27	474	3 458	39 111	7 104	46 215	74,83
2021	166	166	204	79	130	23	436	3 420	39 451	7 104	46 555	73,47
2022	216	216	205	83	135	24	446	3 431	39 762	7 104	46 866	73,20
2023	256	256	209	88	142	24	463	3 447	40 075	7 104	47 179	73,06

17 Ensemble de la période 2014 à 2023

74,22

- 18 (v) « [111] Afin de remédier à cette situation, plusieurs options peuvent être envisagées,
 19 dont :

- 20 • L'application de l'allocation maximale uniquement lors du raccordement de
- 21 centrales;
- 22 • L'application de l'allocation maximale uniquement lors de l'intégration de la
- 23 charge ou de l'interconnexion;
- 24 • L'application d'un pourcentage de l'allocation maximale lors du raccordement de
- 25 centrales et d'un pourcentage lors de l'intégration de la charge ou de

1 *l'interconnexion. Par exemple, la proportion pourrait être 50 % dans chaque cas*
2 *ou alors être déterminée selon une clef de répartition à définir.*

3 *[112] La Régie conclut qu'il est nécessaire de réexaminer les modalités de*
4 *l'appendice J des Tarifs et conditions afin de s'assurer que l'objectif recherché*
5 *soit atteint, c'est-à-dire que les divers ajouts au réseau pour les besoins de la*
6 *charge locale et ceux du service de point à point n'aient pas d'impact à la hausse*
7 *sur les tarifs du Transporteur. »*

8 **Demands :**

9 Tel que mentionné à la référence (v) du préambule, la Régie a conclu, en 2009, à la nécessité
10 de réexaminer les modalités de l'appendice J des Tarifs et conditions, afin que les divers
11 ajouts au réseau réalisés pour les besoins de la charge locale et pour ceux du service de point
12 à point n'aient pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport. La preuve au dossier
13 présente des investissements importants en croissance des besoins ainsi qu'une hausse
14 marquée du tarif induite par les investissements générant des revenus additionnels.

15 La Régie souhaite obtenir davantage d'informations quant au lien entre la croissance des
16 besoins et les investissements qui y sont associés.

17 **10.1** Veuillez ventiler les montants des mises en service de la catégorie « Générant des
18 revenus additionnels », pour chacune des années 2011 à 2023, présentées à la référence
19 (ii), entre les sous-catégories suivantes :

- 20 • croissance des besoins de transport pour la charge locale, et
21 • croissance des besoins de transport pour les clients de point à point.

22 **R10.1**

23 **Le Transporteur constate que la Régie demande des découpages pour les**
24 **mises en service qu'il ne détermine pas usuellement dans ses activités**
25 **courantes. Afin de répondre à la demande de la Régie, il a dû déployer des**
26 **efforts à cet égard dans un délai relativement court.**

27 **Le Transporteur présente au tableau R10.1 les mises en service prévues pour**
28 **la croissance des besoins de transport pour la charge locale et la croissance**
29 **des besoins de transport pour les clients de point à point.**

1
2

**Tableau R10.1
Mise en service prévues à l'horizon 2023 (M\$)**

Croissance des besoins	Réel	Réel	Budget	Planifié									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	394,6	364,7	546,0	504,9	97,6	362,9	-24,0	1 662,6	276,2	142,1	127,6	215,3	256,3
Client point à point	65,3	8,3	161,9	822,6	69,7	-33,0	1 039,5	5,9	407,1	-600,9	38,1	0,1	0,0
Total	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3

3 **10.2** Veuillez préciser, en utilisant le format du tableau 7 de la référence (i) :

- 4 a) pour chacun des projets d'investissement générant des revenus additionnels, les
5 besoins de transport additionnels (MW) que ces investissements permettront de
6 satisfaire selon les sous-catégories :
- 7 • croissance des besoins de transport pour l'intégration de production liée au
8 service de point à point (sous-catégorie 2.1 du tableau 7);
 - 9 • croissance des besoins de transport pour l'intégration de production liée à la
10 charge locale (sous-catégorie 2.1 du tableau 7);
 - 11 • croissance des besoins de transport pour la charge locale (sous-catégorie 2.2
12 du tableau 7).

13 **R10.2**

Le Transporteur présente au tableau R10.2 la puissance à transporter prévue (en MW) pour les projets d'investissement.

1
2

Tableau R10.2
Investissements par catégorie à l'horizon 2023 (M\$)

Catégories d'investissements	Mise en service	Autorisation	2012 et -	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	
1. Investissements ne générant pas de revenus additionnels											
1.1 Maintien des actifs											
Niveau d'invest. - Maintien des actifs			522,2	740,2	715,0	876,2	891,8	890,8	974,1	10 707,5	
1.2 Amélioration de la qualité											
Niveau d'invest. - Amélioration de la qualité			332,5	268,8	177,4	198,2	278,7	252,7	120,3	1 947,9	
1.3 Respect des exigences											
Niveau d'invest. - Respect des exigences			27,6	72,2	51,1	72,7	58,6	45,1	43,0	585,2	
Niveau d'invest. - Ne générant pas de revenus additionnels			882,4	1 081,2	943,4	1 147,1	1 229,0	1 188,5	1 137,4	13 240,6	
Catégories d'investissements	Mise en service	Autorisation	2012 et -	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	MW
2. Investissements générant des revenus additionnels											
2.1 Intégration de production											
Intégration des parcs éoliens 1er appel d'offres	2006-2013	D-2007-141	450,8	(2,3)	0,0					448,5	817,5
Intégration des parcs éoliens 1er appel d'offres - Contributions	2006-2013	D-2007-141	1,3	(30,4)						(29,1)	
Intégration centrales Eastmain 1A-La Sarcelle	2011-2013	D-2008-149	171,5	4,3	0,8					176,6	950,0
Intégration centrales Eastmain 1A-La Sarcelle - Contributions	2013	D-2008-149		(40,2)						(40,2)	
HQT-MASS et HQT-NE transport ferme 2400 MW long terme	2011-2014	D-2010-084	36,3	53,3	18,4	0,0	0,0			108,1	2 400,0
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	2011-2015, 2017	D-2010-165/2011-166	252,4	264,0	109,5	182,1	168,4	120,2		1 096,6	2 004,5
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 - Contributions	2011-2015	D-2010-165/2011-166	0,9	0,3	0,5	0,5				2,2	
Raccordement des centrales du complexe la Romaine	2014-2020	D-2011-083	327,3	430,8	290,4	188,0	211,7	130,2	62,0	1 726,4	1 550,0
Raccordement des centrales du complexe la Romaine - Contributions	2014-2020	D-2011-083			(82,3)		(69,3)	(35,3)		(938,3)	
Poste Manic-2	2013-2014	D-2011-098	0,3	0,8	0,5					1,6	120,0
Poste Manic-2 - Contributions	2014	D-2011-098			(1,6)					(1,6)	
Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152	4,3	57,8	0,5	0,0	0,0			62,6	225,0
Intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2009-02	2013-2016, 2018	R-3836-2013	2,5	20,7	46,0	51,1	14,9	46,5	71,3	253,0	291,4
Intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2009-02 - Contributions	2013-2015	R-3836-2013		0,2	2,9	(92,1)				(89,0)	
Interconnexion Hertel-New York	2017	à venir	0,7	2,9	4,4	82,9	145,9	202,9		439,6	1 100,0
Ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île	2018	à venir	11,2	9,1	14,3	136,8	248,4	149,3	0,1	569,1	
Poste Manic-3	2021	à venir		1,6	5,4	5,1	24,8	1,3		38,1	N/D
Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			381,4	3,1						384,5	
Autres postes et lignes											
(projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014) (note 1)			4,3	0,9	6,3	(115,3)	(179,7)	(83,2)	170,4	(131,3)	
<i>Incluant contributions et frais d'entretien</i>											
Investissements de moins de 25 M\$				8,9	8,3	3,7	2,0	2,0	2,0	32,9	
<i>Incluant contributions et frais d'entretien</i>				(1,5)		(1,4)				(6,9)	
Niveau d'invest. - Intégration de production			1645,2	785,8	424,2	442,7	567,1	533,8	305,7	4 110,3	

1

Investissements par catégorie à l'horizon 2023 (M\$) (suite)

Catégories d'investissements	Mise en service	Autorisation								Total	MW	
			2012 et -	2013	2014	2015	2016	2017	2018			
2.2 Croissance charge locale												
Poste Chomedey	2009-2015	D-2009-140	49,4	4,7	3,5	1,8	0,0				59,4	s.o.
Poste Saint-Bruno-de-Montarville	2013	D-2010-161	33,2	19,2	0,3						52,7	91,0
Poste Lachenaie	2013	D-2011-022	20,5	20,9	0,4	0,0	0,0				41,8	90,0
Poste Bélanger	2013-2014	D-2011-026	10,6	41,2	2,9	0,3					55,0	41,0
Poste Pierre-Le Gardeur	2014	D-2011-032	10,0	33,2	34,1	0,4	0,0				77,7	s.o.
Poste Charlesbourg	2013	D-2011-084	27,4	27,9	0,0						55,4	82,5
Renforcement réseau alimentant parc industriel Bécancour	2012-2014	D-2011-120	35,0	21,8	0,8						57,6	s.o.
Poste Blainville	2015	D-2012-007	5,6	19,6	52,7	5,2					83,1	160,7
Ligne biterne Chaudière - Saint-Agapit	2013	D-2012-018	2,1	22,4	0,2						24,7	s.o.
Renforcement réseau de transport à 315 kv de l'Abitibi	2013-2014	D-2012-061	6,0	33,3	70,5	1,3					111,2	s.o.
Renforcement réseau 120 kV Palmarolle-Rouyn	2014	D-2012-140	1,8	5,1	27,2	0,2					34,3	s.o.
Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152			25,0						25,0	s.o.
Poste Waswanipi	2015	D-2012-161	1,0	1,5	12,2	9,6	1,1				25,4	8,7
Poste Duchesnay	2015	D-2013-120	2,3	2,7	11,8	19,9	0,6				37,3	20,3
Poste Normand	2015-2016	D-2013-167	0,4	2,4	9,5	19,3	1,8	0,0			33,5	46,5
Poste Abitibi - Remplacement transformateurs	2014	à venir		5,6	14,4						20,0	N/D
Ligne Pierre-Le Gardeur - St-Sulpice	2015	à venir	1,0	3,2	10,2	34,5					48,9	N/D
Poste Saint-Jérôme	2016	à venir	0,9	1,8	33,2	55,6	75,6				167,2	N/D
Poste Fleury	2017	R-3858-2013	4,7	0,7	9,3	4,3	20,0	0,9			40,0	s.o.
Poste De Lorimier	2017	à venir	1,6	1,5	10,1	17,2	24,0	16,3			70,7	N/D
Poste Saraguay - Remplacement transformateurs	2019	à venir	0,0	0,0	0,4	0,5	5,0	2,9	5,0		17,9	N/D
Poste Adamsville	2016-2017	à venir	0,3	1,9	4,6	16,4	24,8	13,1			61,3	N/D
Poste Baie-Saint-Paul	2016-2017	à venir	0,5	2,1	3,9	9,6	15,3	5,3			36,8	N/D
Poste La Salette	2017-2018	à venir		0,5	1,7	3,8	16,1	20,9	2,1		45,2	N/D
Aluminerie Alouette Inc. à Sept-Îles III	2015-2016	R-3856-2013	0,6	1,9	13,3	22,3	2,5	0,0			40,5	70,0
Aluminerie Alouette Inc. à Sept-Îles III - contributions	2015	à venir				(4,8)					(4,8)	
Agrégation des projets (« pool ») - Contribution HQD	2014-2015				(9,9)	(322,0)					(331,9)	
Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			256,8	1,7	0,4						258,9	
Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014)			3,1	3,0	(59,8)	136,6	194,0	370,7	230,7		1 990,4	
<i>Incluant contributions et frais d'entretien</i>							(20,4)				(20,4)	
Investissements de moins de 25 M\$ Niveau d'invest. - Croissance charge locale			475,1	46,1	78,8	62,4	48,0	48,0	48,0		571,3	
Niveau d'invest. - Générant des revenus additionnels			2120,2	1 112,0	785,9	537,0	996,2	1 011,9	591,5		7 916,8	

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

1 **10.3** Pour les projets d'investissement générant des revenus additionnels, dont les mises en
2 service sont prévues en 2013 et 2014, veuillez fournir les revenus additionnels prévus
3 par année, à l'horizon 2023.

4 **R10.3**

5 **Le Transporteur estime utile de rappeler les principales dispositions en ce qui**
6 **a trait aux projets de la catégorie d'investissement « croissance des besoins**
7 **de la clientèle » dans le cadre réglementaire actuel.**

8 **À ce titre, les projets d'investissement de cette catégorie sont autorisés par la**
9 **Régie, tel qu'il est prévu à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.**

10 **Le Transporteur applique pour ces projets les dispositions prévues à**
11 **l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Ainsi, le Transporteur tient compte de**
12 **l'allocation maximale (actuellement de 571 \$/kW) et de la puissance maximale**
13 **à transporter sur le réseau afin de déterminer le montant maximal qu'il peut**
14 **assumer pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services**
15 **de transport offerts en vertu des *Tarifs et conditions*. Pour le raccordement de**
16 **centrales, le Transporteur applique également des contributions maximales**
17 **pour le poste de départ et pour le réseau collecteur dans le cas d'un**
18 **parc éolien.**

19 **La différence entre le montant réel encouru pour le coût du projet et le montant**
20 **maximal précité sera payable par le requérant de l'ajout au réseau,**
21 **en considérant les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes**
22 **applicables.**

23 **En outre, le Transporteur précise que pour le raccordement de centrales, les**
24 **producteurs, ou les tiers désignés à cette fin, doivent prendre au moins un des**
25 **engagements indiqués à l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*. Le requérant**
26 **de l'ajout au réseau s'engage ainsi à fournir assez de revenus de transport afin**
27 **de couvrir le coût du projet.**

28 **Pour le Distributeur, les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux**
29 **besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur**
30 **en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés**
31 **aux projets mis en service dans une année et de l'ensemble de la croissance**
32 **de charges que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt ans.**

33 **Afin de répondre à une demande de la Régie au présent dossier,**
34 **le Transporteur a présenté un suivi des coûts des ajouts au réseau et des**
35 **revenus pour les années 2013 et 2014, à la pièce HQT-14, Document 1, réponse**
36 **35.1, selon le format retenu par la Régie aux fins des engagements d'achats de**
37 **type Toulnostouc, mais dans le cadre duquel sont inclus d'autres ajouts.**

38 **De plus, en suivi des décisions D-2010-032 et D-2013-090, le Transporteur a**
39 **présenté à la pièce HQT-12, Document 2, aux tableaux 8 et 9, l'ensemble des**
40 **projets du Distributeur qui seront mis en service pour l'année 2013 et 2014,**
41 **ainsi que l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour**
42 **ces années.**

1 **En ce qui a trait à l'impact tarifaire présenté au présent dossier pour les**
2 **investissements projetés, le Transporteur souligne que celui-ci est déterminé à**
3 **la marge pour l'ensemble des investissements projetés, sans effectuer de**
4 **segmentation selon les services de transport. Le Transporteur effectue la**
5 **simulation de l'impact tarifaire à l'horizon 2023, en considérant les**
6 **investissements projetés pour répondre à la fois aux besoins associés à la**
7 **charge locale et aux clients de point à point. L'impact tarifaire demeure à titre**
8 **indicatif, puisque la majorité des projets dans cette analyse est à un stade**
9 **préliminaire. Certains projets peuvent être reportés ou même abandonnés**
10 **ultérieurement. De plus, l'impact tarifaire est présenté à partir du dernier tarif**
11 **approuvé et n'inclut pas certains projets du Transporteur déposés**
12 **antérieurement à la Régie.**

13 **Le Transporteur note que le préambule de la question fait référence à**
14 **l'application de l'allocation maximale et à la nécessité de réexaminer les**
15 **modalités de l'appendice J des *Tarifs et conditions*. La Régie a précisé dans la**
16 **décision D-2013-145 qu'au présent dossier, l'étude de l'allocation maximale**
17 **sera limitée à la mise à jour sur la base des méthodologies et paramètres**
18 **retenus par la Régie à ce jour. De plus, la Régie ayant indiqué qu'elle ne saurait**
19 **envisager de traiter de la politique d'ajouts dans le cadre du présent dossier,**
20 **le Transporteur comprend que cet encadrement de la Régie visait aussi les**
21 **modalités de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.**