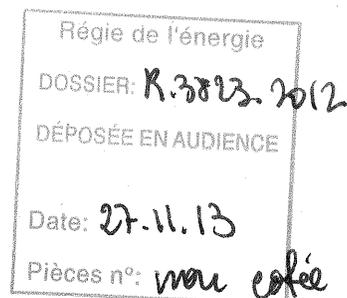


## Argumentation du Transporteur





**Table des matières**

<b>A. Faits saillants de l'argumentation du Transporteur .....</b>	<b>5</b>
<b>B. Argumentation du Transporteur .....</b>	<b>11</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>2 Contexte de la demande du Transporteur .....</b>	<b>12</b>
<b>3 Efficience et performance .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1 Efficience (HQT-3, Document 1).....</b>	<b>13</b>
3.1.1 Optimisation des investissements.....	13
3.1.2 Optimisation des charges d'exploitation.....	15
3.1.3 Mesure globale de la performance.....	18
3.1.4 Évolution des stratégies de pérennité et de maintenance .....	20
<b>3.2 Indicateurs de performance (HQT-3, Document 2) .....</b>	<b>21</b>
3.2.1 Indicateurs de satisfaction de la clientèle.....	21
3.2.2 Indicateurs de fiabilité.....	22
3.2.3 Indicateurs de coûts .....	22
3.2.4 Indicateurs environnementaux .....	23
<b>3.3 Objectifs corporatifs .....</b>	<b>26</b>
<b>3.4 Balisage (HQT-3, Document 3).....</b>	<b>28</b>
3.4.1 Indicateurs de coûts .....	28
3.4.2 Indicateurs de fiabilité.....	28
<b>4 Méthodes comptables (HQT-4, Document 2) .....</b>	<b>29</b>
4.1 IAS 19R Avantages du personnel.....	29
4.2 Modification au compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés .....	30
4.3 Modifications au traitement de la charge de désactualisation.....	29
4.4 Traitement des pénalités liées aux écarts de réception et à l'exploitation .....	30
4.5 Norme IAS37 .....	30
<b>5 Revenus requis (HQT-5, Document 1).....</b>	<b>31</b>
<b>6 Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1).....</b>	<b>32</b>

---

6.1	Approche globale de type paramétrique.....	33
6.2	Charges nettes d'exploitation (HQT-6, Document 2).....	34
6.3	Autres charges (HQT-6, Document 3).....	37
6.3.1	Amortissement.....	37
7	Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1).....	38
8	Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1).....	42
8.1	Évolution et utilisation des interconnexions.....	42
8.2	Investissements projetés sur un horizon de dix ans.....	43
8.3	Impact tarifaire des investissements projetés.....	44
9	Commercialisation (HQT-10, Document 1).....	45
9.1	Commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1).....	45
9.2	Processus de planification et d'échanges sur la planification du réseau de transport – Appendice K des <i>Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec</i> .....	47
10	Tarification des services de transport (HQT-12, Document 1).....	49
10.1	Tarification.....	49
10.2	Application des tarifs et conditions.....	51
11	Conclusion.....	52

## **A. Faits saillants de l'argumentation du Transporteur**

### **Années 2011 et 2012**

- Réorganisation des activités.
  - Ajustements apportés à la structure organisationnelle du Transporteur (DPPEAR et VPEI<sup>1</sup> en 2011) ayant permis d'optimiser les coûts des investissements ainsi que ceux associés à l'exploitation et à la maintenance des équipements. Il s'agit d'une réorganisation englobant l'ensemble des activités et demeurant appuyée sur les meilleures pratiques de l'industrie.
- Année 2012 – année atypique.
  - Contexte opérationnel (zones d'accès limitées, limitant l'avancement des projets dans plus de 20 postes stratégiques et la maintenance à ces installations et personnel réalloué au projet capitalisable de remplacement des transformateurs de courant IH) ;
  - Contexte de pression politique sur le bénéfice net et les effectifs ;
  - Écarts prévisionnels – source : 1/3 charges nettes d'exploitation (« CNE », 1/3 amortissement et 1/3 rendement sur la base de tarification (dette et capitaux propres, volume et taux).
- Gains d'efficience et autres réductions de coûts réalisés au cours de l'année 2012.
  - Gains aux CNE en 2012 découlant :
    - Priorisation d'activités ;
    - Optimisation des activités découlant de la réorganisation précitée ;
    - Évènement exceptionnel – Transformateurs IH ;
    - Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et de la gestion du matériel.
  - Facteurs contextuels ayant favorisé de tels gains en 2012 :
    - Adoption d'un mode de réduction et d'optimisation des coûts pour près de la moitié de l'année 2012 ;
    - Attrition naturelle des effectifs qui a prévalu tout au cours de l'année 2012 ; le Transporteur a indiqué que la réduction d'effectifs en équivalent temps complet annuel (« ÉTC ») correspond en grande partie aux opportunités qu'offrent les départs à la retraite en 2011 et 2012, selon l'attrition naturelle (HQT-14, Document 10, réponses 1.1 et 1.5 à l'UC) ;

---

<sup>1</sup> Direction principale Planification, Expertise et Affaires réglementaires (DPPEAR) ainsi que vice-présidence Exploitation des installations (VPEI).

- Effets de la réorganisation de la VPEI, complétée en 2011 ;
  - Attentes de la haute direction dans un contexte ayant mené à l'adoption des mesures budgétaires du gouvernement du Québec.
- Défi que constitue le maintien d'un tel rythme annuel de gains sans compromettre la fiabilité du réseau, de même que le niveau de qualité du service attendu par la clientèle, notamment en raison des pressions à la hausse exercées sur les charges, de la forte sollicitation du réseau et du vieillissement du parc d'équipements ainsi que de l'implantation et du maintien d'encadrements pour la conformité aux nouvelles normes et activités.

### **Année 2013**

- Année de transition
  - Pour l'année 2013, le présent dossier constitue essentiellement une actualisation des revenus requis et des besoins des services de transport, afin de déterminer les tarifs ;
  - Recalibrage (« reset ») au réel des CNE inclut des gains d'efficience et autres réductions de coûts dont la récurrence n'est pas assurée; il s'agit d'une initiative d'importance faisant suite aux écarts passés et la pérennisation de ce recalibrage constitue un défi supplémentaire pour le Transporteur dans les années à venir.
- Accroissement des activités
  - Réalisation de travaux d'envergure en pérennité, tout en composant avec une progression des investissements en croissance (HQT-9, Document 1, p. 27, tableau 9) ;
  - Investissements découlant, pour la plus grande part, de la croissance des besoins de la clientèle, suivie par celle des besoins en maintien des actifs ;
  - Interventions ciblées et de réhabilitation.
- Absorption d'une importante charge de travail additionnelle
  - Efforts d'efficience pour les investissements ont permis l'absorption d'une importante charge de travail additionnelle, tout en livrant un service de qualité et des projets dans les coûts et dans les délais, avec une évolution minimale des effectifs ;

- o La réorganisation récemment mise en place a facilité l'intégration de pratiques gagnantes visant un choix judicieux des investissements, la sécurisation des ressources requises (p. ex., réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et gestion du matériel) pour réaliser les investissements et une saine gestion des projets.
- Évolution des revenus requis.
  - o Revenus requis de 2 924,7 M\$ pour l'année 2013, à ajuster selon la mise à jour du coût moyen pondéré du capital, selon la décision D-2013-090 ;
  - o Établissement des CNE 2013 sur la base de besoins précis pour le maintien d'un réseau vieillissant et fortement sollicité qui doit demeurer fiable ;
  - o La Régie doit fonder sa décision sur son appréciation des besoins exprimés par le Transporteur et non sur le résultat d'une formule paramétrique. La formule paramétrique est un référentiel pour renseigner sur l'évolution des CNE en relation avec l'inflation et le niveau d'activité du Transporteur (D-2009-015 p.39) et non un outil de détermination des besoins du Transporteur ;
  - o Évolution des revenus requis modérée par certains facteurs, dont notamment :
    - Baisse du coût moyen pondéré du capital par rapport à l'année 2012 ;
    - Recalibrage (reset) au réel des CNE avec comme point de départ l'année 2012 et ce, pour chacun des postes budgétaires ;
    - Poursuite de la stratégie de pérennité, permettant d'intégrer sur plusieurs années les investissements requis pour assurer le maintien d'un réseau vieillissant.

#### **Année 2014**

- Revenus requis de 3 052,9 M\$ pour l'année 2014, sous réserve de la décision de la Régie dans le dossier R-3842-2013 ; augmentation de 128,2 M\$ par rapport à l'année 2013, en raison notamment de :
  - Rendement sur la base de tarification : augmentation de 55,0 M\$ ;
  - Charges nettes d'exploitation : augmentation de 8,1 M\$ ;
  - Amortissement : augmentation de 65,8 M\$ (travaux de mise en conformité, retraits d'actifs et nouvelles mises en service).
- Maintien d'un environnement favorable à l'efficacité et à la performance, basée sur l'optimisation des façons de faire.

- o Évolution des revenus requis s'expliquant essentiellement par la croissance des activités qui se traduit par une augmentation de la charge d'amortissement et des mises en service, ainsi que par une hausse du coût du capital ;
- o Positionnement pour faire face aux pressions exercées sur les charges afin de permettre le renouvellement et l'accroissement du réseau pour rencontrer les besoins des clients.
- Contexte réglementaire : MTÉR, selon la décision à venir dans le dossier R-3842-2013.
- Le réseau est toujours vieillissant ; les interventions ciblées et de réhabilitation liées au modèle de gestion d'actifs se déploient et les interventions en pérennité augmentent.
- Le processus d'optimisation des ressources (humaines et matérielles) permet la réalisation de projets (croissance et pérennité), ainsi que celle d'activités de maintenance, dont les interventions ciblées et de réhabilitation :
  - Salaires : les salaires et le surtemps ont fait l'objet d'un recalibrage (reset) au réel de 2012 ; à noter l'ajout de 38 ÉTC net en 2013 pour la réalisation des projets et l'ajout de 45 ÉTC en 2014 pour les nouveaux actifs et nouvelles normes, alors qu'aucun ajout d'ÉTC n'est prévu en 2014 pour les interventions ciblées et de réhabilitation ;
  - Stock : avec l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, le Transporteur a réussi à faire le recalibrage (reset) au réel de 2012 et il s'en tient à une inflation minimale en intégrant l'accroissement des besoins lié à l'ajout d'interventions ciblées et de réhabilitation ; demandes pour 2013 (66,7 M\$) et 2014 (76 M\$) inférieures au réel de 2012 (92,5 M\$).
- Démarche d'efficience basée sur l'optimisation des façons de faire, tant aux investissements qu'aux CNE, et appuyée sur les meilleures pratiques de l'industrie.
- Maintien d'un objectif global d'efficience de 1 % des CNE sous le contrôle de gestion du Transporteur contribuant à maintenir la fiabilité du réseau et la qualité de service.
  - o Le défi du Transporteur est de pérenniser le recalibrage (reset) au réel de 2012, en plus de réaliser des gains d'efficience de 1 % tel qu'incorporé dans la formule paramétrique ;
  - o L'efficience globale est bien représentée par l'indicateur composite car il reflète mieux le poids pondéré des dépenses en investissements de pérennité versus les coûts de maintenance aux charges d'exploitation pour maintenir un réseau fiable (HQT-3, Document 1, p. 14, figure 1) ;

- Performance qui continue à se comparer avantageusement à celle des entreprises balisées.
- Poursuite des stratégies de maintenance et de pérennité, en évolution vers un modèle de gestion des actifs, compte tenu du réseau vieillissant.
  - Sollicitation accrue du réseau qui rend nécessaire la réalisation de différentes interventions ; ceci résulte notamment en une usure des équipements, accélérant, dans certains cas, les besoins d'interventions et pouvant ainsi entraîner une pression accrue sur le coût de ces dernières (étapes temporaires additionnelles, etc.) (HQT-3, Document 1, p. 16).
  - Cette sollicitation accrue du réseau a pour effet de restreindre la disponibilité des plages d'arrêts nécessaires à la réalisation des activités de maintenance ; par ailleurs, les stratégies déployées par le Transporteur ainsi que les interventions ciblées permettent de maximiser l'utilisation des plages d'arrêts pour tous les types d'interventions.
  - Compte tenu de l'effet combiné du parc vieillissant et de la sollicitation accrue du réseau, le Transporteur poursuivra l'amélioration des façons de faire vers une stratégie intégrée suivant un modèle de gestion d'actifs portant sur la durée d'utilité de ceux-ci :
    - Réalisation d'activités de maintenance visant à maintenir la durée d'utilité des actifs, évitant ainsi un bris ou un remplacement accéléré, qui amène une hausse du niveau des CNE ;
    - Détermination de l'intervention la plus appropriée selon l'état de l'actif individuel et de l'ensemble du parc, le niveau de fiabilité à assurer, la capacité de réalisation et les coûts en résultant ;
    - L'action la plus appropriée prendra notamment la forme d'interventions ciblées et de réhabilitation aux CNE, reportant ainsi les investissements pouvant s'avérer plus coûteux.
- Acuité des prévisions
  - Plusieurs initiatives d'amélioration des processus devraient porter fruit en 2014, dont celle de la prise en compte d'un facteur de glissement de mises en service (295 M\$) pour 2014 ;
  - Excluant l'effet sur l'amortissement (qui est de toute façon contrebalancé d'un écart défavorable de retraits d'actifs trois années sur quatre) les écarts volumes de mises en services de la base de tarification ne sont que de 0,1% sur le revenu requis en 2010 et 2011 ; si on inclut 2012 (année atypique) l'impact est de 0,4% ;
  - Le Transporteur vise à rencontrer les attentes en matière de coûts, tout en maintenant son engagement envers ses employés, ses clients (projets de croissance) et à l'égard de la fiabilité et sécurité de son réseau (pour la pointe hivernale et pour les projets de pérennité).

### **Autres sujets**

- Objectifs corporatifs (référence à l'argumentation détaillée) ;
- Calcul des contributions, dont celles relatives aux projets d'intégration éoliennes dans le respect des *Tarifs et conditions* actuels ;
- Frais corporatifs : augmentation, excluant la portion relative au coût de retraite qui est captée dans un compte d'écart, découle de l'augmentation du poids relatif des immobilisations du Transporteur en relation avec celui des autres divisions d'Hydro-Québec, ce qui résulte en un effet à la hausse de 2 M\$.

### **Conclusion**

- Poursuite de la mission du Transporteur :
  - Assurer la disponibilité d'un service de transport fiable et de qualité, tout en assurant la sécurité du réseau de transport et des personnes ;
  - Accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins des clients ;
  - Optimiser les coûts.
- Bilan démontrant la qualité de la performance du Transporteur dans un environnement exigeant.
- Poursuite des efforts d'efficience sur le plan des investissements et des charges nettes d'exploitation.
- Maintien d'un cadre permettant d'assurer un service de transport fiable et de qualité.

## **B. Argumentation du Transporteur**

### **1 Introduction**

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de modifier ses tarifs pour les années 2013 et 2014 de façon à ce que ceux-ci génèrent les revenus requis à la prestation de ses services et permettent l'atteinte d'un rendement raisonnable sur sa base de tarification.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est concluante, complète et contient toutes les informations réglementaires selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), le Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (Chapitre 1) ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie (pièce HQT-1, Document 2). Cette preuve documentaire a été appuyée par les témoignages probants des témoins du Transporteur.

L'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets à débattre, tels que déterminés par la Régie dans ses décisions D-2013-090, D-2013-145, D-2013-172 et D-2013-175 et la preuve correspondante.

Le Transporteur a par ailleurs pris connaissance, le cas échéant, des documents et témoignages en audience des participants au présent dossier :

- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») ;
- Énergie Brookfield Marketing sec (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») ;
- Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») ;
- Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») ;
- L'Union des consommateurs (« UC »).

Par conséquent le Transporteur présente, dans les sections suivantes, sa position sur les sujets à débattre et ses réponses sur les principales positions des participants.

## **2 Contexte de la demande du Transporteur**

Les années 2012 et 2013 sont caractérisées par une pression importante sur la performance d'exploitation d'Hydro-Québec dans son ensemble. Les entités réglementées ont connu cette même pression qui compte deux dimensions soit la réduction des charges d'exploitation et l'accroissement du bénéfice.

Ces deux dimensions résultent d'un environnement global dépeignant Hydro-Québec comme étant non performante et au sein de laquelle de nombreux postes pourraient être abolis ainsi que d'un contexte budgétaire amenant le gouvernement du Québec à compter sur des bénéfices accrus de la part de l'entreprise.

Le Transporteur se retrouve dans une situation où il doit réduire ses coûts rapidement et améliorer sa performance financière.

Au cours des deux dernières années, le cheminement réglementaire du Transporteur n'a pas suivi un parcours régulier. En sus d'un dossier tarifaire, traitant les années 2013 et 2014, un autre dossier important est en cours et il vise entre autres à redresser le taux de rendement du Transporteur et à doter le Transporteur d'un mécanisme de traitement des écarts de rendement.

Le Transporteur souhaite que ces dossiers contribuent à un environnement réglementaire mieux équilibré au bénéfice de tous dans les années à venir.

Le Transporteur a également accéléré la transformation de ses façons de faire. Cette transformation s'opère tout en assurant la sécurité des travailleurs et du public ainsi que la fiabilité et la pérennité du réseau.

Ainsi le Transporteur évolue dans un contexte composé de situations diverses, à savoir :

- un accroissement significatif des projets d'investissement tant pour répondre à la pérennité et à la croissance du réseau ;
- une augmentation du transit qui se traduit par une sollicitation accrue du réseau et en des plages d'entretien et d'interruption réduites ;
- un renouvellement de la main d'œuvre en raison de départs à la retraite importants.

Pour l'année 2012, les résultats du Transporteur sont excellents et il a livré plus de 48 M\$ de plus que l'objectif d'efficience historique de 1 %. Ces réductions sont intégrées aux tarifs de 2013. Au global, de 2008 à 2013, le Transporteur a réalisé 13 % de réduction au niveau des charges d'exploitation dont 75 % en 2011 et 2012. Ces réductions et gains bénéficient à l'ensemble de la clientèle.

Le Transporteur anticipe que l'année 2014 permettra de consolider les réductions de coûts des années antérieures. En outre, en 2013, le Transporteur prévoit introduire des interventions pour certains actifs afin de leur permettre d'atteindre leur pleine durée de vie utile. Cette façon de faire devrait également permettre d'éviter pour un temps des investissements plus coûteux à réaliser sur le réseau de transport.

M. André Boulanger, président d'Hydro-Québec TransÉnergie, mentionne en conclusion de son témoignage le 18 novembre 2013 :

« Permettez-moi de conclure avec trois points que les deux dernières années sont atypiques sur le plan réglementaire et que nous sommes tous en route vers un encadrement mieux équilibré, que le contexte politique et budgétaire a donné un opportunité à l'entreprise d'accélérer la transformation de ses façons de faire et de réduire ses coûts et, finalement, que les indicateurs de performance de l'entreprise se sont maintenus ou améliorés durant cette période. »<sup>2</sup>

### **3 Effizienz et performance**

#### **3.1 Effizienz (HQT-3, Document 1)**

Le Transporteur entend poursuivre ses efforts en matière d'effizienz, dans le respect de sa mission de base qui est de transporter l'électricité de façon fiable et sécuritaire et de répondre aux besoins de ses clients. Il lui importe donc d'intégrer à son organisation des pratiques et modes de gestion toujours plus efficients, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

Le défi auquel est confronté le Transporteur est de soutenir la cible historique de 1% de gains d'effizienz aux charges d'exploitation qu'il s'est fixé, dans le contexte d'un réseau vieillissant et hautement sollicité. M. André Boulanger, a ainsi réitéré, dès le premier jour d'audience, le caractère ambitieux, dans le contexte actuel, du maintien de cet objectif global :

*« Essentiellement, le un pour cent (1 %) c'est une pression qu'on se donne pour améliorer notre performance et le un pour cent (1 %) c'est... On essaie de pouvoir le matérialiser, le réaliser, de le mesurer précisément alors qu'il y a une entreprise qui a X centaines de millions de dollars de charges d'exploitation et tout ça, les gens, quelqu'un pourrait regarder puis dire : « Bien, écoutez, un pour cent (1 %) ce n'est pas matériel, qu'est-ce que ça signifie? » sauf que ça donne une pression à l'organisation pour essayer d'extraire, tout en répondant à ses obligations, d'aller extraire un gain d'effizienz à quelque part et de réduire ses charges. »<sup>3</sup>*

Au-delà de cet objectif, le Transporteur doit pérenniser l'important recalibrage des charges de 48 M\$ qu'il s'est imposé pour l'année 2013. Ce recalibrage a été rendu possible par des gains d'effizienz et autres réductions de coûts réalisés au cours des années antérieures, et particulièrement au cours de l'année atypique 2012.

La démarche d'effizienz du Transporteur vise l'ensemble des activités sous sa responsabilité et s'articule autour de deux grands axes d'optimisation.

##### **3.1.1 Optimisation des investissements**

#### **Position du Transporteur**

Il s'agit d'un axe important compte tenu de la valeur (75 %) des investissements du Transporteur dans l'établissement de ses revenus requis.

Les efforts d'effizienz du Transporteur en matière d'investissement ont permis l'absorption d'une importante charge de travail additionnelle, tout en maintenant un

<sup>2</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 27 et 28

<sup>3</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 99.

service de qualité et tout en réalisant des projets dans les coûts et dans les délais prévus, avec une évolution minimale des effectifs.

L'organisation récemment mise en place a facilité l'intégration à ses façons de faire des pratiques gagnantes visant notamment un choix judicieux des investissements, la sécurisation des ressources requises pour les réaliser et la saine gestion des projets d'investissement.

Les initiatives particulières du Transporteur en matière d'investissements, dont entre autres la signature d'ententes-cadres et le projet de télémaintenance, ci-après commentées par certains participants, sont décrites à la pièce HQT-3, Document 1, section 2.2.2, pages 7. et 8. Ces pratiques, de même que celles qu'il a mises en place depuis 2008 et qui ont été décrites dans les demandes tarifaires déposées à la Régie depuis ce temps, sont dorénavant intégrées dans ses pratiques de gestion courante.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Les participants, de façon générale, ne remettent pas en cause l'efficience aux investissements réalisée par le Transporteur.

Le GRAME souligne l'importance de conclure des ententes-cadres le plus rapidement possible car elles permettent la sécurisation des ressources et une garantie de livraison à temps du matériel requis pour la réalisation des projets de planification. Il accueille favorablement la poursuite du projet Imagine et recommande d'élargir ce projet pour inclure à son analyse d'autres équipements que les 241 transformateurs stratégiques sur un horizon de plus long terme.

Le RNCREQ est d'avis que l'identification des autres ententes-cadres est pertinente, de même que la divulgation des économies qu'elles ont permis de réaliser.

Le Transporteur présente, dans sa preuve, des économies annuelles de 10 M\$ sur l'achat des transformateurs de puissance et inductances shunt. Il ajoute qu'il a signé des ententes-cadres pour d'autres types d'équipement dont les disjoncteurs, sectionneurs et parafoudres ainsi que les transformateurs de puissance de plus et moins 100 MVA. De plus, les ententes-cadres offrent d'autres avantages tels que les volumes, la livraison juste à temps ainsi que la qualité et la fiabilité des équipements.

À ce sujet lors de l'audience, il a été mentionné :

*« Est-ce que... pour l'ensemble de ces ententes-cadres-là, est-ce qu'elles permettent toutes de réaliser des réductions de prix ou on y retire d'autres avantages? »*

*R. Comme mentionné, il y a, oui, le prix mais il y a également s'assurer d'une plage de... ou un volume d'équipements qui va rentrer, qui est en ligne avec nos investissements, qui vont rentrer juste à temps. Alors, lorsque ces ententes-là, à un peu plus long terme, nous permettent d'assurer ces volumes-là et au bon moment. Et que la chaîne d'approvisionnement de ces gens-là ou de production s'aligne avec nous, avec nos besoins, nos volumes. Donc, c'est un avantage marqué et important pour nous, au-delà du coût, là. Et il y a également, lorsqu'on a un problème, s'il y avait un problème de conception, de fiabilité ou quelque chose du type, ces ententes-cadres-là nous permettent d'être... si je... très exigeants avec nos fournisseurs. Et, tout le long de la production, on a la possibilité, et on le*

*fait, d'aller voir comment ça avance, d'aller sur le terrain et voir comment tout ça avance, la production de l'équipement qui va nous servir dans nos projets<sup>4</sup> ».*

### **3.1.2 Optimisation des charges d'exploitation**

#### **Position du Transporteur**

En parallèle à ses efforts d'efficience aux investissements, le Transporteur a procédé à des ajustements organisationnels importants qui ont donné lieu à la création de la vice-présidence Exploitation des installations (« VPEI ») regroupant ainsi les activités de maintenance, d'exploitation et d'intégration des nouveaux équipements en réseau de transport.

Le Transporteur a fait état des effets multiples de cette réorganisation en matière d'efficience à la pièce HQT-3, Document 2, section 2.3, page 8. Parmi ceux-ci, on retrouve entre autres une flexibilité accrue pour s'adapter à des variations de charge de travail, une allocation optimale des ressources en fonction des priorités d'exploitation, une optimisation du support technique et des activités de maintenance opérationnelle et une diminution des besoins additionnels en ressources humaines et matérielles.

#### ***Mesure des gains d'efficience***

La mise en œuvre des nouvelles pratiques facilitée par la nouvelle organisation a contribué à dégager des gains d'efficience et autres réductions de coûts atteignant 54,3 M\$ en 2012, soit 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée pour 2012 dans la décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % depuis l'implantation de sa démarche d'efficience structurée.

Le Transporteur ne peut assurer la récurrence de l'ensemble des gains d'efficience et autres réductions de coûts réalisée en 2012, mais utilisera les leviers rendus disponibles par la nouvelle structure organisationnelle afin de les pérenniser.

Enfin, le Transporteur anticipe des gains de moindre ampleur en 2013 et 2014 considérant que ceux-ci proviendront d'un raffinement des façons de faire et d'ajustement résiduels des processus et méthodes de travail. Par ailleurs, le vieillissement du parc d'actifs, l'accroissement de la sollicitation du réseau ainsi que l'implantation de son modèle de gestion des actifs viendront mettre une pression supplémentaire sur les charges. Pour l'ensemble de ces raisons, le Transporteur propose le maintien d'une cible de 1 % des CNE sous son contrôle pour 2013 et 2014.

---

<sup>4</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 213-214

### **Ventilation des gains d'efficience**

Le Transporteur présente dans sa preuve, à la pièce HQT-3, Document 1, les informations disponibles quant aux gains d'efficience réalisés par chantier pour les années 2008 à 2010 et par domaine pour l'année 2011. Le Transporteur précise par ailleurs que la réorganisation de la VPEI a eu pour effet d'altérer significativement les bases de références nécessaires au suivi des gains d'efficience suivant les chantiers ou les domaines, tel qu'antérieurement réalisé. Ainsi, le Transporteur ne fait plus le suivi de son efficience par chantier, compte tenu notamment des limites exposées à la pièce HQT-3, Document 1, section 3.1 ainsi qu'en réponse aux questions 1 à 4 de la demande de renseignements no 1 de la Régie. Le Transporteur a fait migrer le suivi de son efficience vers une mesure globale de sa performance en termes de fiabilité et de coûts.

De plus, les gestes réalisés et envisagés visant une réduction des coûts suivant la mise en place de la nouvelle organisation comportent de nombreuses actions qui ne se prêtent pas à un suivi selon la notion de « chantier » ou selon une distinction entre l'efficience et autres mesures de réduction de coûts. La réduction d'effectifs par attrition naturelle en est un exemple.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Quelques participants, prenant essentiellement en compte la mesure de l'efficience passée réalisée par le Transporteur, remettent en cause les cibles d'efficience proposées par le Transporteur pour 2013 et 2014.

L'AQCIE-CIFQ soutient que la cible d'efficience de 1 % des CNE pour 2013 et 2014 est insuffisante. L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de maintenir la cible d'efficience aux CNE à 2 %, entraînant une réduction globale des CNE de 6 M\$ pour 2013 et de 12 M\$ pour 2014. De même l'ACEFO recommande une cible à 2,5 %.

Le Transporteur réitère que la cible de 1 % d'efficience pour 2013 et 2014 constitue une cible ambitieuse. Il serait difficile de maintenir le rythme des dernières années sans compromettre la fiabilité du réseau et la qualité du service. De plus, des pressions sont exercées sur les CNE dues au vieillissement du parc d'actifs et à l'accroissement de la sollicitation du réseau. Enfin, les opportunités d'efficience sont de plus en plus limitées au raffinement des façons de faire et à des ajustements résiduels des processus et méthodes de travail. Pour ces raisons, le Transporteur préconise une cible de 1 % des CNE sous son contrôle pour 2013 et 2014.

En audience, les témoins ont souligné que les gains et réductions de coûts accumulés au cours des dernières années, de l'ordre de 99 M\$, ont bénéficié entièrement à la clientèle. Ils ont également fait valoir que l'utilisation, comme point de départ de la formule paramétrique, du montant réel des CNE de l'année 2012 (recalibrage ou « reset ») ajoute une pression importante sur les CNE pour les prochaines années. À cet effet, M. Louis Veci, mentionne en audience :

*« Il ne faut pas oublier qu'en deux mille treize (2013) il y a quelque chose d'assez unique qu'on a fait au niveau du dossier. Les gains et réductions de coûts passés, il y a eu un ajustement à la baisse au niveau des charges de l'ordre de quarante-huit millions (48 M) d'un coup sec qui a été fait. Et, là, le défi c'est de s'assurer de pouvoir opérer l'organisation avec ce niveau de charges-là dans les années futures, à la lumière des défis qui se présentent à l'organisation en*

*termes de vieillissement du réseau, en termes de sollicitation accrue de ce réseau-là »<sup>5</sup>.*

Les témoins ont également présenté le contexte particulier dans lequel le Transporteur devra exploiter son réseau, notamment le vieillissement et la sollicitation accrue de son réseau de transport. M. Louis Veci ajoute :

*« En conclusion, de telles recommandations semblent désincarnées de notre réalité d'affaires d'aujourd'hui, dans notre contexte d'aujourd'hui du réseau et du budget avec lequel nous gérons. On pense que ça pourrait même compromettre la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de notre réseau »<sup>6</sup>.*

L'UC est d'avis que le Transporteur applique incorrectement la notion d'efficience, laquelle devrait référer au principe de faire la même chose (ou davantage) à un coût plus bas. L'UC considère que le Transporteur appelle efficience toute réduction de coûts même si celle-ci engendre une réduction des actions ou services.

Le Transporteur est d'avis, qu'au contraire, toutes les actions du Transporteur visent à optimiser ses interventions par l'entremise, entre autres, de son modèle de gestion d'actifs. Il ajoute que l'efficience peut aussi se définir par « en accomplir davantage avec les mêmes ressources ou à coût égal ». Ainsi en témoigne M. Louis-Omer Rioux :

*« C'est justement l'exemple, là, que monsieur Boulanger voulait parler en disant qu'on réussit à faire toutes nos mises en service, nos travaux de maintenance avec moins d'effectifs, ce qui nous permet de les réallouer à faire d'autres travaux qu'habituellement on ne faisait pas. Donc, on se dégage une marge de manoeuvre au niveau de nos effectifs.*

*(...) Bien, c'est le facteur d'utilisation. On ne mesure pas le facteur d'utilisation, mais ce que je peux vous dire c'est qu'on fait... en fait vous avez vu, là, les investissements, les mises en service avec moins de ressources, ce qui nous permet de faire plus de d'activités<sup>7</sup> ».*

L'ACEFO recommande à la Régie de demander une étude de productivité.

Malgré les représentations du participant ACEFO, le Transporteur est d'avis qu'une étude de productivité n'est ni utile ni requise notamment car tel qu'il est démontré par l'indicateur global présenté à la pièce HQT-3, Document 1, sa performance en termes de coûts et de fiabilité est supérieure à celle de ses pairs participants au balisage de l'ACÉ. De plus, le modèle de gestion des actifs devrait lui permettre de demeurer dans le peloton de tête des entreprises balisées. Puisque la mise en place de cette stratégie mobilisera toute l'organisation et que la performance du Transporteur est au-dessus de la moyenne, la réalisation d'une étude de productivité ne semble pas opportune. Enfin, comme mentionné par M. Stéphane Verret à une question de Me Lise Duquette, Présidente de la formation :

*« Concernant l'étude de productivité qui est proposée par l'ACEFO, sur le panel 2 je vous dis qu'on va revenir sur cette proposition-là effectivement. On a des questionnements, entre autres, sur le contexte dans lequel ce genre d'études-là est mené habituellement au niveau des distributeurs, les particularités du réseau de transport en termes d'entreprises très fortement capitalisées, dont près de soixante-quinze pour cent (75 %) de son revenu requis découle de ses investissements, alors ce n'est pas nécessairement évident qu'on peut regarder*

<sup>5</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 100.

<sup>6</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 157-158.

<sup>7</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 213-214.

*ce qui est fait au niveau d'études de productivité en distribution puis le reproduire au niveau du transport. Mais on vous en parlera un petit peu plus au niveau du panel numéro 2. »<sup>8</sup>*

En réponse aux questions de l'ACEFO concernant les mesures d'efficience du Transporteur, M. Louis Veci mentionne :

*« Ce qu'on a expliqué ce matin, c'est que l'objectif de un pour cent (1 %) est quantifiable, et que dans le... c'est l'objectif avec lequel on travaille, et qui, dans le contexte présent, représente quelque chose d'ambitieux. Ce qu'on rappelle, c'est qu'on a quatre-vingt-dix-neuf millions (99 M\$) de gain aux charges d'exploitation, qui a été inclus dans les tarifs à ce jour en deux mille treize (2013). Ça représente, si on veut, n'eût été de ce quatre vingt- dix-neuf millions là (99 M\$), le niveau de charges d'exploitation serait de, je pense que monsieur Boulanger mentionnait treize pour cent (13 %) supérieur aujourd'hui. Alors, le un pour cent (1 %), dans le contexte où on a un réseau qui est vieux, dans le contexte où on doit faire des interventions ciblées de réhabilitation qui exercent une pression aux charges, il nous apparaît comme une cible relativement ambitieuse ou ambitieuse, dans le contexte présent. »<sup>9</sup>*

Le GRAME est préoccupé par la réduction des CNE de 2012 et souhaite s'assurer que le Transporteur ne coupe pas indûment dans ses dépenses pour réaliser des gains additionnels. Il veut s'assurer que les réductions de charges ne se font pas au détriment de la protection de l'environnement.

Le Transporteur assure le maintien du réseau à un niveau approprié de fiabilité et de sécurité et offre un service de qualité à la clientèle par la mise en place du modèle de gestion d'actifs. Il réitère que la réalisation de l'efficience envisagée ne se fera pas au détriment de ses responsabilités en matière de protection de l'environnement.

### **3.1.3 Mesure globale de la performance**

#### **Position du Transporteur**

Pour assurer un suivi de sa démarche d'efficience, le Transporteur propose comme il l'a fait dans sa demande tarifaire pour l'année 2012, une mesure globale de l'efficience basée sur des indicateurs reconnus dans l'industrie afin de permettre une meilleure appréciation de sa performance. Dans la décision D-2012-059 relative au dossier R-3777-2011, la Régie a reconnu la valeur de l'indicateur et a demandé d'intégrer à son prochain dossier tarifaire les éléments retenus du suivi proposé quant à l'approche globale de l'efficience aux investissements, en remplacement de l'estimation des investissements évités<sup>10</sup>.

Cet indicateur qui combine les résultats de l'indicateur T-SAIDI sur la fiabilité et celui sur les coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels se révèle mieux adapté au suivi des efforts d'efficience du Transporteur de façon relative à ses pairs, dans la perspective d'évolution vers une stratégie de gestion des actifs. Les données révèlent que le Transporteur est plus performant que la moyenne de l'ensemble des participants à ce balisage et ce, de 2007 à 2011.

<sup>8</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 100-101.

<sup>9</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 214-215.

<sup>10</sup> Décision D-2012-059 (R-3777-2011), paragraphe 31.

### Positions des participants et réponses du Transporteur

L'ACEFO soutient que l'indicateur global ne permet pas, dans le cadre de l'année témoin projetée, d'évaluer les actions susceptibles de résulter en des gains d'efficacité. Conséquemment, l'ACEFO est d'avis que l'indicateur global ne peut se substituer à une démarche structurée d'identification et de mesure de performance. En réponse, le représentant du Transporteur, Mme Marie-Claude Roquet, mentionne :

*« À ce moment-là, je pense que l'indicateur aussi qu'on propose, qui est un indicateur qui combine les charges avec les investissements permet justement de capturer cette notion-là d'effort qu'on fait sur l'efficacité au niveau de nos investissements et, avec un indicateur qui se permet de se comparer à nos pairs, c'est intéressant aussi de penser qu'on est capables de comparer autant les efforts que l'on fait au niveau des charges qu'au niveau de nos investissements. Puis compte tenu de la nature des activités qui s'en viennent pour nous pour l'avenir, où on aura, justement, à choisir le meilleur équilibre entre l'intervention aux charges et aux investissements, l'indicateur devient et demeure très intéressant parce qu'il va pouvoir mesurer l'inter-influence de chacun de ces bras de levier-là qu'on va devoir mettre en place »<sup>11</sup>.*

*« Pour répondre de ça, on a trouvé que l'indicateur était le mieux placé pour le faire. Cet indicateur-là, qui est proposé pas juste par Hydro-Québec, il faut comprendre, c'est un indicateur qui a été bâti en consensus par sept grandes utilités canadiennes pour mesurer, comment est-ce qu'on mesure une entreprise performante. C'était ça la question. Puis c'est ça le résultat de l'exercice. C'est cet indicateur-là qui a été recommandé comme étant une mesure pour, justement, démontrer est-ce qu'une entreprise est performante ou pas. Il y a le Transporteur, je le dis humblement, mais on est meilleur que la moyenne, clairement »<sup>12</sup>.*

*« Écoutez, au niveau justement de ce « benchmarking » là, ce balisage-là que l'on fait au niveau de la CE [l'ACÉ], le comité a évolué justement, même dans sa nomenclature ça le dit, a évolué pour devenir le « best practice working group ». Sa préoccupation étant donc, oui, de faire du balisage, mais ultimement pour nous permettre d'identifier qu'est-ce qui se passe dans l'industrie et qui émerge comme pratique gagnante »<sup>13</sup>.*

Le Transporteur rappelle, comme décrit à la pièce HQT-3, Document 1, que le modèle de gestion d'actifs qu'il propose poursuit un objectif d'optimisation de ses activités d'investissement et de maintenance en systématisant l'arbitrage entre celles-ci afin de faire le choix le plus avantageux. Un tel arbitrage, en mode dynamique, ne se prête pas à un exercice de suivi selon la notion de « chantier ». À cet égard, chaque arbitrage est porteur d'une efficacité à court, moyen ou long terme selon qu'elle se matérialise par un coût aux charges ou aux investissements. L'indicateur global proposé est tout à fait approprié pour le suivi des résultats d'efficacité de ce modèle de gestion des actifs.

<sup>11</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 219.

<sup>12</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 223.

<sup>13</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 226.

### **3.1.4 Évolution des stratégies de pérennité et de maintenance**

#### **Position du Transporteur**

Le Transporteur se doit de maintenir un juste équilibre entre un service de qualité, fiable et sécuritaire et des coûts optimisés, en favorisant la réalisation des meilleures interventions pour parer aux effets du vieillissement et de la sollicitation accrue du réseau, que celles-ci se traduisent en charges ou en investissements.

Ainsi, pour maintenir tant le taux de risque de défaillance que les coûts à des niveaux acceptables, le Transporteur mise sur une évolution de ses stratégies de pérennité et de maintenance vers un modèle intégré de gestion des actifs portant sur la durée de vie totale de ceux-ci. En effet :

*« Et pour pallier aux risques inhérents à ce vieillissement-là, le Transporteur indiquait qu'il continuerait de surveiller ses équipements et d'ajuster, le cas échéant, sa stratégie pour s'assurer toujours une fiabilité constante au niveau de ses actifs. »<sup>14</sup>*

Le Transporteur optimisera donc ses activités d'investissement et de maintenance actuelles en ajoutant des interventions ciblées lorsque pertinent. Le modèle de gestion d'actifs vise à comparer les options de remplacement des composantes majeures et de réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation, afin de limiter la probabilité de défaillance complète de l'équipement, et ainsi faire le choix le plus avantageux. En audience, Mme Marie-Claude Roquet précise :

*« C'est donc le moment d'introduire ce qu'on appelle l'intervention ciblée. Je vous amène à la prochaine acétate. Alors, rapidement, pour positionner où sont nos interventions, en fin de vie il y a la pérennité, au début puis pendant une bonne partie de la durée de vie, on parle d'une maintenance plus normale. Mais évidemment, dans le point de pivot, il y a une opportunité d'optimisation de l'intervention. Et cette optimisation-là va tenir compte de différents facteurs. L'important pour nous, c'est de poser le meilleur geste au bon moment dans la durée de vie de l'actif. On veut baser cette décision-là sur une seule logique de décision, être cohérent dans l'ensemble des gestes qu'on pose. »<sup>15</sup>*

*« J'ajouterais que, compte tenu qu'on rentre justement dans une réalité où le parc d'actifs devient de plus en plus vieux, je crois que notre plus grand défi de productivité ça va être de s'assurer qu'on continue à garantir la fiabilité de notre service. L'efficacité, c'est mesurer comment qu'on fait bien les choses mais, avant tout, il faut faire les bonnes choses. Alors on ne peut pas être efficaces sans être efficaces d'abord. Alors je crois que le plus grand effort qu'on mentionne, quand on mentionne que tous nos efforts d'efficacité maintenant se concentrent vers la grande mise en place de ce modèle de gestion des actifs, un modèle qui intègre toutes les facettes de nos activités, c'est vraiment d'abord dans un défi de rencontrer notre objectif de base d'assurer un réseau fiable et capable, disponible, on le voit, il y a un enjeu de sollicitation du réseau accrue qui s'ajoute à la complexité de la chose. »<sup>16</sup>*

<sup>14</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 136.

<sup>15</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 138.

<sup>16</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 222-223.

Conséquemment, puisque un plus grand nombre d'interventions ciblées et de réhabilitation, permettant de retarder des investissements pouvant s'avérer plus coûteux, viennent ainsi se greffer aux activités de maintenance de base du Transporteur, une pression à la hausse s'exerce sur les charges. Toutefois, la non-réalisation de ces interventions ciblées et de réhabilitation pourraient accentuer l'augmentation des défaillances et avoir un impact sur la disponibilité du réseau, voire sur la continuité de service, en plus d'entraîner des charges d'exploitation et des investissements non planifiés.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des participants sur le modèle de gestion d'actifs.

En réaction à la preuve du Transporteur sur le risque croissant de défaillances des transformateurs de puissance, le GRAME soulève le risque financier et environnemental lié au fait que des transformateurs de mesure peuvent encore contenir des BPC. Il invite la Régie à demander au Transporteur de présenter, au prochain dossier tarifaire, un suivi de l'état de la situation concernant les transformateurs de mesure en identifiant les coûts et les impacts annuels de la gestion de contamination aux BPC, ou des coûts liés à l'entreposage et à la disposition de ces derniers.

Le Transporteur souhaite rassurer la Régie sur les préoccupations du GRAME relatives à la présence de BPC dans les transformateurs de mesure. Ces considérations sont couvertes par la réglementation relative aux BPC et encadrées notamment par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs avec lequel le Transporteur est en lien étroit. Le Transporteur ajoute qu'il gère les équipements qui contiennent des BPC conformément à la réglementation applicable.

### **3.2 Indicateurs de performance (HQT-3, Document 2)**

Le Transporteur a présenté les résultats de 2008 à 2012 et l'analyse des indicateurs de performance et indicateurs environnementaux retenus par la Régie dans ses décisions D-2011-039 et D-2012-059.

#### **Position du Transporteur**

##### ***3.2.1 Indicateurs de satisfaction de la clientèle***

Le Transporteur a présenté des informations sur les indicateurs de satisfaction suivants :

- Partenariat qualité avec le Distributeur ;
- Partenariat qualité avec les clients point à point.

Les résultats démontrent les efforts du Transporteur à cet égard.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Le Transporteur ne relève aucun commentaire des participants sur ces indicateurs.

### **3.2.2 Indicateurs de fiabilité**

#### **Position du Transporteur**

Le Transporteur a présenté des informations sur les indicateurs de fiabilité suivants :

- Nombre de pannes et interruptions planifiées ;
- Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées ;
- Indice de continuité – Transport (IC – Transport).

#### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

La recommandation 3-2 de SÉ-AQLPA vise l'ajout de deux catégories supplémentaires portant sur la végétation et l'erreur humaine aux quatre catégories prévues au tableau 5 de la pièce HQT-3, Document 2 sur l'IC – Transport.

Le Transporteur note qu'aucun lien concret n'a pu être établi en audience entre cette recommandation et l'objet de la présente audience, soit l'établissement des tarifs pour les années 2013 et 2014<sup>17</sup>. Par ailleurs, il importe de rappeler que SÉ-AQLPA cherche de nouveau à obtenir des renseignements visés par des indicateurs analysés dans le cadre du dossier R-3777-2011 mais non retenus par la Régie dans sa décision D-2012-059 sur les indicateurs de la performance environnementale<sup>18</sup>, soit un indice de continuité lié à la végétation. Le Transporteur rejette la proposition du participant qui est sans assise valable.

### **3.2.3 Indicateurs de coûts**

#### **Position du Transporteur**

Le Transporteur a fourni les résultats et une analyse de l'évolution des indicateurs suivants :

- Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW ;
- Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW ;
  - Pour ces deux indicateurs, le Transporteur a présenté les résultats obtenus en les comparant à ces mêmes résultats indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC). Les résultats présentés témoignent de la performance du Transporteur et démontrent son efficacité à maintenir ces coûts en deçà de la croissance de l'IPC pour toute la période 2008 à 2014.
  - Le Transporteur rappelle de plus que dans la décision D-2010-032 (page 37), la Régie a indiqué ce qui suit concernant l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'inflation :

<sup>17</sup> Notes sténographiques du 20 novembre 2013, p. 72-75.

<sup>18</sup> Voir notamment le Rapport du Transporteur sur la séance de travail du 7 octobre 2011 sur les indicateurs de la performance environnementale, R-3777-2011, pièce HQT-3, Document 2.1, p. 8.

« Quant à l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'inflation, la Régie estime que, bien que plusieurs facteurs puissent influencer sur l'évolution des CNE et du coût de service total excluant les taxes, l'exercice visant à comparer l'évolution des données réelles aux indicateurs indexés sur l'IPC annuel permet de définir une base de référence acceptable et simple d'application. »

- Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW ;
  - Le Transporteur explique une légère hausse en 2012 par rapport à 2011, due aux nouvelles mises en service d'équipements.
- Coût total par rapport à la valeur total de l'actif ;
  - Dans sa décision D-2011-039<sup>19</sup>, la Régie a accueilli la proposition du Transporteur relative à l'indicateur de coûts des nouveaux investissements. Le Transporteur présente les résultats de l'indicateur du coût total des nouveaux investissements par la valeur totale de l'actif :
    - L'indicateur lié aux lignes indique une baisse de 16 % de 2010 à 2012 due à la diminution des mises en service.
    - Les résultats de l'indicateur lié aux postes démontrent, en 2011, un retour aux valeurs des années antérieures. L'augmentation pour l'année 2011 est liée à la mise en service d'équipements au poste Chénier. La baisse observée en 2012 s'explique par une diminution des mises en service.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Le RNCREQ recommande de modifier les bases d'établissement des deux indicateurs relatifs aux CNE en fonction de la capacité de transport en MW d'une part, et au coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW d'autre part.

Le Transporteur invite la Régie à ne pas tenir compte des recommandations de ce participant à l'égard de ces deux indicateurs. Le Transporteur considère, comme l'indiquait Mme la Présidente<sup>20</sup>, que ces recommandations ne présentent pas de lien avec l'établissement des tarifs pour 2013 et 2014 ; elles ne sont donc pas utiles à cette fin. Le Transporteur présente, pour l'ensemble des indicateurs de performance, les résultats selon un même horizon temporel, soit ceux des cinq dernières années et en fait l'analyse. Le Transporteur est d'avis qu'un historique de cinq ans est suffisant pour voir et analyser les grandes tendances.

#### **3.2.4 Indicateurs environnementaux**

##### **Position du Transporteur**

Dans sa décision D-2012-059<sup>21</sup>, la Régie a accueilli favorablement la proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale (« IPE »). Il est utile de rappeler que ces IPE correspondent à la zone de convergence entre les

<sup>19</sup> Dossier R-3738-2010 relatif à la demande tarifaire 2011 du Transporteur.

<sup>20</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 217.

<sup>21</sup> Paragraphes 51 à 58 inclusivement.

enjeux stratégiques du Transporteur, les indicateurs proposés par les intervenants et les directives de la Régie. Le Transporteur présente les résultats et une analyse des IPE retenus, soit :

- Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport :
  - Superficie totale des emprises à entretenir ;
  - Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides :
    - En 2012, augmentation de la part des superficies traitées mécaniquement sur le total des superficies traitées (97 % vs 78 %) ;
- Gestion des matières résiduelles et des huiles isolantes minérales :
  - Matières résiduelles (MR) ;
  - Huile isolante minérale (HIM) ;
- Gestion des déversements accidentels dans l'environnement :
  - En 2012, l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins est attribuable à de multiples facteurs circonstanciels. Le Transporteur entend maintenir les sessions de formation sur les déversements accidentels de contaminants.

#### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

SÉ-AQLPA constate une réduction de l'utilisation des phytocides en 2012 comparativement à 2011, ce qu'il considère préférable pour l'environnement. Il recommande à la Régie d'inciter le Transporteur à continuer, comme en 2012, à prioriser d'autres modes d'intervention en maîtrise intégrée de la végétation.

Le Transporteur rappelle qu'Hydro-Québec utilise moins de 0,2 % des pesticides vendus annuellement au Québec. Dans ses activités de maîtrise de la végétation, le Transporteur opte pour le mode d'intervention (traitement mécanique ou à l'aide de phytocides) selon l'objectif d'appliquer le bon mode de traitement, au bon endroit et au bon moment. En 2012, la priorisation de la coupe mécanique visait à assurer à court terme les dégagements électriques requis selon la norme de fiabilité FAC-003-1.

Pour l'indicateur lié à la gestion des matières résiduelles le GRAME note pour l'ensemble des produits une réduction de la récupération des matières résiduelles entre 2011 et 2012.

Or, le Transporteur justifie les fluctuations des résultats de l'indicateur MR par, notamment, les changements de technologie et le nombre variable d'employés, de réaménagements et de travaux effectués selon les années. Ces facteurs ont un impact sur l'achat et la récupération annuels des différents produits qui font l'objet du suivi. Contrairement à ce participant, le Transporteur considère qu'une réduction de la récupération des MR ne découle pas forcément d'une réduction des efforts de récupération.

En ce qui concerne l'indicateur HIM, le Transporteur précise qu'il n'a pas acheté d'huile neuve depuis 2009, car il est autosuffisant avec son parc d'huile isolante recyclée. Toutefois, puisque la capacité d'entreposage de l'huile isolante recyclée est limitée, que le nombre de travaux nécessitant de l'huile isolante est variable d'une année à l'autre et

que, dans certains cas, l'huile isolante n'est plus réutilisable suite à la perte de ses propriétés physico-chimiques, le Transporteur valorise ses huiles.

À la suite d'un déversement, le Transporteur gère les matériaux contaminés et l'eau contaminée selon la réglementation applicable en vigueur. Les modalités de gestion d'un déversement accidentel se font selon les prescriptions du *Règlement sur les matières dangereuses*, dont l'application relève du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

Selon le GRAME, l'augmentation significative du nombre de déversements de moins de 100 litres en 2012 (41 c. 16 en 2011) et celle du nombre de déversements entre 100 litres et 4 000 litres en 2012 (15 c. 10 en 2011) révèlent une situation problématique qui justifierait la fourniture par le Transporteur de renseignements qui vont au-delà de ceux prévus par l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels retenu par la Régie dans la décision D-2012-059. Il demande par conséquent à la Régie de statuer sur les informations additionnelles que le Transporteur doit fournir soit 1) le nombre de litres total déversés, 2) le nombre de litres total récupérés et 3) les coûts totaux pour leur récupération.

Avec égards, le Transporteur remarque que les termes « situation problématique » donnent une représentation inexacte de la situation, qui ne tient pas compte du taux de récupération des déversements. Celui-ci demeure élevé, soit 92 % en 2012 et au-dessus de 90 % de 2008 à 2011, donc stable, comme le Transporteur l'affirme à l'audience<sup>22</sup>. Ce dernier soutient que les indicateurs retenus par la Régie dans la décision D-2012-059 sont adéquats et que les informations additionnelles demandées par le GRAME ne sont pas fondées. De surcroît, jusqu'ici en 2013, le nombre de déversements de moins de 100 litres affiche une diminution comparativement à 2012<sup>23</sup>.

Le Transporteur souligne que les IPE atteignent l'un de leurs objectifs essentiels, soit d'offrir de l'information aux parties prenantes sur certains enjeux. Les indicateurs actuels sont suffisants et ont permis au Transporteur d'apporter les précisions requises.

Le Transporteur réitère qu'il applique de façon rigoureuse les règles en matière environnementale<sup>24</sup>. Le suivi de sa conformité à celles-ci relève d'autres instances que la Régie. Par contre, outre le suivi des IPE retenus par la Régie, les coûts d'activités liées à l'environnement sont du ressort de cette dernière et lui sont présentés soit à même les charges d'exploitation, soit à même les investissements<sup>25</sup> lorsque les coûts de remise en état sont associés à des actifs remplacés, conformément à la décision D-2011-039.

Enfin, le Transporteur mentionne qu'il maintient depuis 2002 un système de gestion de l'environnement qui est conforme aux exigences d'ISO 14001 et qui est audité par une tierce partie chaque année. Il y fait la démonstration qu'il respecte les lois et règlements en environnement et améliore sa performance environnementale.

<sup>22</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 131.

<sup>23</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 124.

<sup>24</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 119 et 131.

<sup>25</sup> Par exemple, pièce HQT-14, Document 1, R5.1 sur l'évaluation des coûts de la gestion des sols contaminés par le déversement de plus de 4000 litres survenu en 2010.

### 3.3 Objectifs corporatifs

#### Position du Transporteur

Le Transporteur a présenté des informations sur les objectifs corporatifs qui sont établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable dans le cadre de l'établissement annuel de son plan d'affaires, à savoir :

- les objectifs corporatifs et les résultats atteints des années 2011 et 2012 ;
- les objectifs corporatifs 2013 ;
- l'analyse des résultats de 2011 et 2012 par catégorie d'objectifs ainsi que quelques précisions sur les objectifs de 2013.

#### Positions des participants et commentaires du Transporteur

Quelques participants, dont la FCEI et SÉ-AQLPA ont émis des commentaires quant à la portée, au niveau et à la justification des cibles à atteindre, en lien avec certains de ces objectifs corporatifs.

Le Transporteur rappelle qu'il est une division d'Hydro-Québec et qu'il doit ainsi s'arrimer aux demandes corporatives lors de l'élaboration des objectifs corporatifs. Des objectifs sont proposés par le Transporteur et ceux-ci doivent être acceptés par le président-directeur général d'Hydro-Québec et présentés au Conseil d'administration (« CA ») afin de s'assurer d'une certaine uniformité et équité entre les divisions. Le CA approuve les objectifs habituellement à la mi-décembre. Comme mentionné en audience par M. Louis Veci :

*« À cet égard-là, la raison principale pour laquelle ils sont gérés par le corporatif, c'est pour assurer une équité, une transversalité et une uniformité entre les divisions<sup>26</sup> ».*

Le Transporteur tient également à rappeler que certains de ces objectifs sont hybrides (i.e. reflétant à la fois les intérêts de la clientèle et de l'actionnaire) et inclusifs (i.e. la mobilisation et l'engagement du personnel, par exemple, sont intrinsèques à l'atteinte des divers objectifs corporatifs). Lors de l'audience, M. André Boulanger s'exprime comme suit :

*« Déjà, la mobilisation de l'employé, ce n'est pas un objectif en soi, c'est un moyen pour être capable d'atteindre les autres objectifs. Alors, si on est en mesure d'améliorer la mobilisation, bien les objectifs qu'on se donne sont d'autant plus faciles. Alors, ce n'est pas en soi de, ce n'est pas l'objectif de l'organisation de dire que les gens sont à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) d'être heureux de travailler dans l'organisation. Mais on sait par ailleurs que lorsque les gens sont mobilisés sur des vrais paramètres de gestion, que ça va faciliter l'atteinte des objectifs de l'organisation qui est le résultat que l'on veut obtenir »<sup>27</sup>.*

Sur le même thème, M. Louis Veci mentionne :

*« Nous, comme division, je vous le rappelle, avec un réseau vieux, sollicité, dans lequel on a eu ou on commence à avoir des défaillances, ce qui était le*

<sup>26</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 172.

<sup>27</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 54-55.

*plus important dans la pondération des employés, c'était d'assurer leur sécurité. Alors, c'est pour ça que vous voyez un objectif sur le taux de fréquence des accidents, c'est pour mesurer la sécurité et comment on fait de la prévention dans un contexte où on a un renouvellement de personnel, où la sécurité est au coeur de nos préoccupations, et la sécurité du réseau, et la sécurité de nos employés, et la sécurité des clients. Alors, et de la population à certains égards »<sup>28</sup>.*

SÉ-AQLPA recommande l'ajout d'objectifs corporatifs environnementaux. Le Transporteur spécifie en audience que le choix des objectifs est fait, entre autres, en fonction des priorités du Transporteur, soit la réalisation d'investissements importants, la fiabilité du réseau, le respect des normes, la sécurité des employés et le contrôle des charges. Il ajoute que, malgré l'absence d'objectif, la protection de l'environnement est au coeur de ses préoccupations, tel qu'il est possible de le constater par la conformité aux exigences d'ISO-14001 et le respect des lois environnementales. M. Stéphane Verret mentionne en audience :

*« (...) les objectifs corporatifs, on les suggère, on les base sur nos priorités et nos enjeux. Mais on a beaucoup d'autres priorités et d'autres enjeux qui peuvent être adressés à l'intérieur de notre propre division. On ne peut pas avoir des objectifs pour tout »<sup>29</sup>.*

Par ailleurs, le Transporteur considère que les cibles fixées sont raisonnables et suffisamment ambitieuses, compte tenu du contexte actuel exigeant dans lequel il exerce ses activités. La proposition de la FCEI s'appuie sur le passé et ne tient pas compte de la nouvelle réalité du Transporteur, notamment du vieillissement et de la forte sollicitation de son réseau, de la réduction des effectifs et du recalibrage des CNE au niveau de 2012. À cet effet, M. André Boulanger, s'exprime comme suit :

*« Essentiellement, à chaque année on en a des plus ambitieux. C'est une fois qu'on le réalise, on les trouve facile une fois qu'ils sont faits. Mais ça, c'est le jugement que vous faites. Mais à chaque année lorsqu'on débute, il faut le faire. Il faut le réaliser et ça ne se fait pas sans... sans efforts soutenus de la part des équipes ».<sup>30</sup>*

La FCEI et SÉ-AQLPA questionnent le niveau des cibles pour les objectifs reliés à la mise en service des projets et le choix des 14 projets qui y sont décrits.

Le Transporteur précise qu'il a choisi les 14 projets sur la base de leur importance (complexité, taille en termes de coûts et risque de retard). La fixation de l'idéal à la réalisation de la mise en service de 10 projets sur les 14 mises en service planifiées tient compte du fait que 85 % des projets sont sous-contractés par le Transporteur et que certains peuvent être retardés par les promoteurs. De plus, les mises en service souvent planifiées en fin d'année peuvent glisser de seulement quelques semaines et par conséquent être réalisées dans l'année subséquente malgré les efforts consentis. Enfin, le Transporteur ajoute que l'ensemble des objectifs sont intégrés dans les objectifs individuels des gestionnaires visés<sup>31</sup> aux fins du régime d'intéressement et de la rémunération incitative assurant ainsi une saine pression à leur atteinte.

<sup>28</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 95.

<sup>29</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 35.

<sup>30</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 62.

<sup>31</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 49.

### **3.4 Balisage (HQT-3, Document 3)**

Dans la décision D-2012-059<sup>32</sup>, la Régie se déclare satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur et lui demande de mettre à jour cette analyse dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.

#### **Position du Transporteur**

En 2011 et 2012, le Transporteur a participé aux balisages des trois organismes externes suivants (résultats de 2010 et 2011) :

- PA Consulting Group (« PA Consulting ») ;
- Association canadienne de l'électricité (« ACÉ »), dont les balisages sont coordonnés et réalisés par le Committee On Performance Excellence (« COPE ») jusqu'en 2011 et poursuivis en 2012 par un nouveau groupe de travail mis en place par l'ACÉ, le Best Practice Working Group (« BPWG ») ;
- Transmission System Operation (« TSO »).

#### **3.4.1 Indicateurs de coûts**

##### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

La FCEI remarque, à la lumière des résultats du balisage de PA Consulting, que les indicateurs de coûts relatifs aux lignes et aux postes se sont détériorés entre 2010 et 2011, passant du 1er au 2e et 3e quartiles en 2011 pour l'indicateur «lignes» et du 2e aux 3e et 4e quartiles pour l'indicateur «postes».

Le Transporteur souhaite mettre en garde le participant dans l'interprétation des résultats puisque celui-ci est comparé à une liste de participants variant à chaque année. De plus, les particularités propres au réseau du Transporteur expliquent les coûts relatifs aux postes plus importants que la moyenne des participants (HQT-3, Document 3, pages 5 à 14).

#### **3.4.2 Indicateurs de fiabilité**

##### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

La FCEI constate le besoin de poursuivre l'amélioration des résultats quant à l'indicateur de fiabilité.

Le Transporteur réitère que sa performance doit être préférablement comparée à celle des participants au balisage de l'ACÉ, puisque ceux-ci sont canadiens et, par conséquent opèrent dans des conditions climatiques similaires. De plus, le Transporteur rappelle qu'il juge plus utile d'utiliser les résultats du balisage de l'ACÉ qui sont des indicateurs directement liés aux activités de transport plutôt que ceux du balisage de PA Consulting qui sont liés aux clients du Distributeur. Selon ce balisage, le résultat de l'indicateur de fiabilité du Transporteur se compare avantageusement à ses pairs canadiens et ce, depuis 2007.

<sup>32</sup> Dossier R-3777-2011 Décision D-2012-059, paragraphe 84.

#### **4 Conventions, méthodes et pratiques comptables (HQT-4, Document 2)**

##### **4.1 IAS 19R Avantages du personnel**

###### **Position du Transporteur**

La nouvelle norme IAS 19R publiée par l'International Accounting Standard Board (« IASB ») et applicable à des fins réglementaires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour le Transporteur élimine le concept de « rendement attendu des actifs du régime » et le remplace par celui de « produit d'intérêts généré par les actifs du régime ». Celui-ci est calculé au moyen du même taux d'actualisation que celui utilisé pour calculer le coût financier relatif à l'obligation au titre des prestations définies. Ainsi, les intérêts nets calculés selon la norme IAS 19R entraîneront un coût de financement plus élevé pour le régime de retraite puisque le taux de rendement attendu sur les actifs du régime est supérieur au taux d'actualisation du passif.

Ainsi, le coût de retraite estimé pour 2013 s'élève à 75,6 M\$, en hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012 en raison, entre autres, des modifications apportées à la norme IAS 19.

Le Transporteur rappelle, à l'appui de sa demande pour ce volet, que la Régie, dans la décision D-2013-037 visant la demande tarifaire 2013-2014 du Distributeur<sup>33</sup>, a reconnu l'augmentation de 53,5 M\$ du coût de retraite de l'année témoin 2013 découlant de l'application de cette nouvelle norme IAS 19R.

##### **4.2 Modification au compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés**

###### **Position du Transporteur**

Conformément à la demande formulée par la Régie de la décision D-2012-059 (paragraphe 106 et 107) visant la demande tarifaire 2012 du Transporteur, ce dernier propose que la comptabilisation au compte de frais reportés soit effectuée sur la base des coûts réels associés aux mises en service par opposition aux coûts projetés retranchés des revenus requis.

Toutes les autres modalités liées au compte de frais reportés demeurent inchangées.

##### **4.3 Modifications au traitement de la charge de désactualisation**

###### **Position du Transporteur**

Dans la décision D-2012-059 relative au dossier R-3777-2011 (paragraphe 98), la Régie demande au Transporteur de comptabiliser cette charge en coûts d'emprunt à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et d'en tenir compte pour le calcul du coût moyen de la dette afin d'uniformiser la pratique réglementaire reliée à la charge de désactualisation du Transporteur avec celle du Distributeur. [Nous soulignons]

Le Transporteur rappelle que la charge de désactualisation ne représente pas des intérêts versés sur des capitaux empruntés et note par ailleurs que la Régie, dans la

<sup>33</sup> Dossier R-3814-2012, paragraphe 131 de la décision D-2013-037.

décision D-2013-037 relative au dossier R-3814-2012 du Distributeur, permet la présentation de la charge de désactualisation dans la rubrique « *Rendement sur la base de tarification* » sur une ligne distincte selon sa proposition et ce, considérant l'importance relative de l'ordre de 2,0 M\$ de la charge de désactualisation de 2013 et celles des années suivantes.

À l'instar du Distributeur dans son dossier R-3814-2012, le Transporteur propose ainsi de présenter la charge de désactualisation, qui s'élève à 0,3 M\$, 1,2 M\$ et 1,5 M\$ pour l'année historique 2012, l'année de base 2013 et l'année témoin 2014 respectivement, dans la rubrique « *Rendement sur la base de tarification* » sur une ligne distincte.

#### **4.4 Traitement des pénalités liées aux écarts de réception et à l'exploitation**

##### **Position du Transporteur**

Le Transporteur propose de comptabiliser les pénalités liées à l'exploitation dans un compte d'écart portant intérêts au taux de rendement autorisé applicable et d'en disposer selon les mêmes modalités que les pénalités liées aux écarts de réception.

Dans sa réponse à la question 3.1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie<sup>34</sup>, il explique que sa proposition repose sur le fait que les montants découlant de l'application des articles 13.7d) et 14.5 des *Tarifs et conditions* sont intégrés aux revenus des services de transport de point à point. D'ailleurs, dans ces articles, il est question de frais applicables en vertu des annexes 9 et 10 visant le paiement effectué par les clients pour les services de transport de point à point. À ce titre, il est approprié d'associer ces montants aux revenus de transport.

Par ailleurs, les pénalités liées à l'exploitation selon l'article 3 des *Tarifs et conditions* fait référence aux services complémentaires. Le Transporteur obtient les services complémentaires d'un fournisseur de services. Le fournisseur doit être payé pour le service rendu, tandis que le Transporteur conserve la pénalité pour traitement ultérieur.

En ce qui trait à l'annexe 4 des *Tarifs et conditions* relative au service de compensation d'écart de réception, la Régie indique dans la décision D-2012-010 que les pénalités sont applicables sur le prix de référence pour les écarts des deuxième et troisième paliers respectivement. Les montants résultant des pénalités devront être traités par le biais d'un compte d'écart dont le solde serait appliqué en réduction des revenus requis.

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

#### **4.5 Norme IAS37<sup>35</sup>**

##### **Position du Transporteur**

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

<sup>34</sup> HQT-14, Document 1.3, R3.1.

<sup>35</sup> Pièce HQT-14, Document 1.3, R8.1 à R8.3 et Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 146 à 152.

Plus particulièrement, le Transporteur a l'obligation juridique, et non l'obligation implicite, de démanteler et de remettre en état un site lorsqu'il y a une cessation permanente d'activités de transformation sur ce site. Puisque la pérennité des postes vise habituellement le même site et que le Transporteur opère en continuité d'opérations, il n'y a pas de cessation permanente d'activités de transformation prévisible pour la plupart de ses postes.

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

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

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

Les estimations des montants à déboursier par le Transporteur sont effectuées par les fournisseurs de services qui auront à effectuer les démantèlements et la remise en état, comme la division Hydro-Québec Équipement et Services partagés (« HQÉSP »). Les estimations sont révisées annuellement.

## **5 Revenus requis (HQT-5, Document 1)**

### **Position du Transporteur**

Pour l'année 2013, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 2 924,7 M\$. L'évolution des revenus requis découle principalement de la réduction du coût moyen pondéré du capital.

Pour l'année 2014, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 052,9 M\$, sous réserve de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital et d'une mise à jour du taux de rendement des capitaux propres selon la décision finale de la Régie dans le dossier R-3842-2013. L'évolution des revenus requis s'explique essentiellement par l'augmentation de la charge d'amortissement, du coût du capital et des mises en service nécessaires pour offrir un service fiable et de qualité, dans une perspective d'optimisation des coûts.

Par rapport à l'année 2012, l'évolution des revenus requis, malgré d'importants investissements, se voit modérée par certains facteurs, dont notamment une baisse du coût moyen pondéré du capital ainsi que les efforts d'efficience. De plus, les stratégies de pérennité et de maintenance contribuent à contenir leur progression.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Plusieurs participants recommandent des coupures importantes dans diverses rubriques des revenus requis. Or, ces coupures sont non justifiées et complètement désincarnées du contexte d'affaires du Transporteur. Ce dernier a fourni en preuve,

dans ses réponses aux demandes de renseignements et dans ses témoignages en audience des justifications sur ses besoins pour les années 2013 et 2014. D'ailleurs, suite à ces témoignages, certains participants, notamment l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, ont révisé leurs recommandations<sup>36</sup>.

Le Transporteur tient à ajouter que ses prévisions sont faites au meilleur de sa connaissance avec les informations disponibles au moment du dépôt de sa demande tarifaire. Il améliore constamment ses modèles de prévisions sur la base de son expérience passée, en incorporant un mécanisme d'ajustement pour la planification des investissements et pour les prévisions de mises en service. Les prévisions au présent dossier sont d'autant plus précises qu'elles incluent les données réelles des quatre premiers mois de l'année 2013. En audiences, les témoins du Transporteur ont ajouté :

*On tient déjà compte de tendances historiques dans nos prévisions. Alors, on prend les projets dans notre planification qui sont plus avancés et pour lesquels on a une meilleure fiabilité des coûts et de la réalisation de ceux-ci. On tient compte d'un facteur de retard et de glissement, et comme vous l'avez vu dans notre preuve, par exemple, on a même une formule paramétrique, si on peut s'entendre ainsi, sur les retraits. Et même si on est défavorable dans plusieurs années, vous avez vu qu'on n'a pas pris le résultat de la formule paramétrique qui donnait quatre-vingt millions (80 M\$) de retrait, on a réduit ça à soixante (60 M\$), basé sur nos tendances historiques.*

*Alors, des coupures arbitraires comme celles-là, si elles étaient superposées à notre processus actuel qui en tient compte, je ne sais pas quel résultat ça donnerait, non seulement au niveau du résultat mathématique, mais également au niveau de comment on vit nos opérations ».*<sup>37</sup>

*« En complément d'information, je vous dirais, sur les prévisions - les prévisions sont bonnes, en amélioration continue, et nous utilisons le même processus pour la Régie que pour tous les produits qu'on livre chez Hydro-Québec et pour tous nos besoins. Alors, ça n'est pas différent comme processus que ce que nous véhiculons à la haute direction, à ce que nous véhiculons au conseil d'administration, à ce que nous véhiculons à l'actionnaire, à ce que nous utilisons pour faire la planification de la main-d'oeuvre, ce que nous utilisons pour faire la prévision des besoins d'acquisition de matériel. On utilise le même processus ».*<sup>38</sup>

## **6 Dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6, Document 1)**

Le Transporteur a longuement expliqué en audience les changements à son contexte d'affaires qui ont un impact sur ses façons de faire et sur sa charge de travail :

- L'importance des mises en exploitation qui sont estimées à 1,6 G\$ pour l'année de base 2013 et à 2,3 G\$ pour l'année témoin 2014.
- La sollicitation accrue du réseau de transport, en l'absence d'ajout significatif de capacité au cours des dernières années. Cette réalité donne lieu à une usure accélérée des équipements, plus spécifiquement celle de leurs composantes majeures et coûteuses, et accélère, dans certains cas, le besoin d'intervenir.

<sup>36</sup> Notes sténographiques, 21 novembre 2013, p. 37-39.

<sup>37</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 165.

<sup>38</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 123.

- L'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités.

Pour faire face au vieillissement de son réseau et à sa sollicitation accrue, le Transporteur met actuellement en place un processus décisionnel modèle de gestion d'actifs, précédemment décrit) lui permettant de choisir l'intervention optimale entre un remplacement d'équipement en pérennité ou une intervention ciblée et de réhabilitation, c'est à dire en maintenance corrective ou impliquant un remplacement de pièce importante qui assure l'exploitation de l'actif jusqu'à la fin de sa durée d'utilité prévue. Le Transporteur prend ainsi les moyens nécessaires pour maintenir un service fiable et de qualité, ainsi que la sécurité de son réseau, de façon à remplir sa mission de base, tout en contrôlant la progression de ses coûts globaux.

Dans ce contexte, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année de base 2013 ont été établies à 1 823,7 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à la prestation du service de 1 809,4 M\$ autorisées pour 2012 suite à la décision D-2012-066 de la Régie, leur progression se chiffre à 14,3 M\$. Pour l'année témoin projetée 2014, ces dépenses sont établies à 1 896,9 M\$, ce qui représente une progression de 73,2 M\$ en comparaison à l'année de base 2013 principalement attribuable à la hausse de la charge d'amortissement.

## **6.1 Approche globale de type paramétrique**

Le Transporteur reconnaît toujours le bien fondé de la formule paramétrique qui permet d'apprécier de façon simple et globale le niveau des CNE et comprend que la Régie utilise cette formule comme outil de référence pour l'examen de ses CNE.

Toutefois, le Transporteur propose d'en modifier le point de départ pour utiliser le montant de CNE réelles de l'année 2012. Ce recalibrage (« reset ») au réel, permet au Transporteur de remettre à sa clientèle des gains d'efficacité et autres réductions de coûts de 54,3 M\$ même si leur récurrence, comme déjà mentionné, n'est pas entièrement garantie.

Comme le soulignait M. André Boulanger lors de son témoignage :

*« Bien que certaines de ces réductions ne soient pas pleinement récurrentes, elles sont intégrées aux tarifs de 2013 et de 2014. Nous comptons sur des réductions de coûts additionnelles en ligne avec les stratégies de maintenance, notamment pour combler la non-récurrence de ces réductions. Au global, sur la période de 2008 à deux mille treize 2013, nous avons réalisé près de 37 M\$ de réductions intégrées aux tarifs et près de 63 M\$ de réductions additionnelles. Ce qui représente une baisse totale de 13 % des charges d'exploitation, plus de 75 % de ces réductions ont été réalisées en 2011 et 2012. »<sup>39</sup>*

M. Stéphane Verret réitérait ce message comme suit :

*« Il ne faut pas oublier qu'en 2013, il y a quelque chose d'assez unique qu'on a fait au niveau du dossier. Les gains et réductions de coûts passés, il y a eu un ajustement à la baisse au niveau des charges de l'ordre de quarante-huit millions (48 M) d'un coup sec qui a été fait. Et, là, le défi c'est de s'assurer de pouvoir opérer l'organisation avec ce niveau de charges-là dans les années*

<sup>39</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 25.

*futures, à la lumière des défis qui se présentent à l'organisation en termes de vieillissement du réseau, en termes de sollicitation accrue de ce réseau-là. »<sup>40</sup>*

L'approche du Transporteur donne lieu à des niveaux requis de CNE de 705,2 M\$ pour l'année de base 2013 et de 713,3 M\$ pour l'année témoin 2014. Le Transporteur précise que s'il avait déterminé ses CNE selon l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2007, les montants demandés auraient été respectivement de 762,4 M\$ pour 2013 et de 775,0 M\$ pour 2014.

Le Transporteur conclut que les niveaux de CNE dégagés selon son approche paramétrique sont suffisamment adaptés à sa capacité de réalisation, mais anticipe que ses besoins annuels pour les prochaines années seront supérieurs à ces niveaux. Il ne pourra donc s'astreindre aux résultats de cette formule dans ses demandes tarifaires auprès de la Régie si la sollicitation accrue du réseau jumelée au vieillissement du parc d'actifs donne lieu à une progression des coûts liée aux activités de correction et de prévention ainsi qu'aux interventions ciblées et de réhabilitation. À cet égard, le Transporteur réitère que la formule paramétrique a pour fonction essentielle de permettre d'apprécier de façon simple et globale le niveau des CNE. Le Transporteur présente des demandes tarifaires en fonction de ses besoins, de ses priorités de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de pérennité tout en visant l'optimisation de ses coûts (investissements et charges), tel qu'exprimé par M. Louis Veci :

*« Je veux également mentionner, je pense, c'est important, l'approche du dossier est une approche où on a regardé nos besoins. On a regardé l'accroissement de notre budget de base et sur cette base-là, par la suite, on a regardé la formule paramétrique, un peu comme la décision 2009-015 le mentionnait, et on a regardé l'évolution de notre inflation et l'évolution de nos activités. Et comme vous l'avez vu dans plusieurs réponses, plusieurs... on nous a demandé de faire plusieurs tentatives sur l'approche paramétrique pour arriver, bon, disons à informer les gens, mais, ça ne change pas nos besoins. Ça ne change pas ce qu'on a besoin de faire pour s'assurer que, notre réseau, il est fiable puis qu'il est sécuritaire. »<sup>41</sup>*

## **6.2 Charges nettes d'exploitation (HQT-6, Document 2)**

### **Position du Transporteur**

Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser des CNE de 705,2 M\$ pour l'année de base 2013 et de 713,3 M\$ pour l'année témoin 2014.

Les CNE de l'année de base 2013 représentent 3,7 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2012. Cette augmentation s'explique par l'augmentation du coût de retraite, dans un contexte de baisse des taux d'intérêt, laquelle est partiellement compensée par des gains d'efficacité additionnels et autres réductions de coûts, à la suite des mesures de gestion particulières, qui sont remis à la clientèle.

Quant à l'augmentation des CNE de 1,1 % entre l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, elle s'explique par les dépenses liées à l'intégration de nouveaux actifs, la réalisation de nouvelles interventions ciblées et de réhabilitation en lien avec

<sup>40</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 99-100.

<sup>41</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 227.

les stratégies de pérennité et de maintenance ainsi que l'implantation et le maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes de fiabilité.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Plusieurs recommandations ont été faites à la Régie par différents participants, sous différentes rubriques, dans le but de réduire les CNE en alléguant essentiellement que les valeurs réelles sont historiquement inférieures aux valeurs projetées et que le Transporteur n'a pas suffisamment justifié certaines de ses demandes.

Le Transporteur déplore le caractère arbitraire des montants que les participants suggèrent de retrancher.

Par ailleurs, les témoins du Transporteur ont souligné, à de nombreuses reprises, l'importance d'apprécier les demandes en examinant les besoins anticipés en considérant, d'abord, le caractère atypique de l'année 2012 et, de surcroît, la croissance des activités requises pour maintenir un réseau de transport fiable et sécuritaire. Ainsi, comme mentionné par M. Louis Veci :

*« On a dit l'année deux mille douze (2012) était atypique et il y a certains... certaines réductions de coûts qu'on va devoir consolider.*

*Quand on disait atypique et que la force de travail était un peu paralysée aux charges d'exploitation et qu'on a optimisé au même temps les façons de faire, la mobilité des gens dans la réorganisation, ça va consommer plus de pièces lorsque maintenant, là, tout est ouvert et ces pièces-là c'est des charges nettes d'exploitation. »<sup>42</sup>*

*« ... on a observé ou analysé les recommandations qui ont été faites dans les mémoires par certains intervenants à cet égard-là.*

*J'aimerais porter votre attention ... que la réalité d'aujourd'hui, elle est différente de celle du passé.*

*On vous a démontré, on a essayé de vous démontrer que notre réseau était mature et qu'il nécessitait des interventions de maintenance ciblées et de réhabilitation qui vont exercer une pression sur les charges.*

*Au niveau des budgets également, on vous a mentionné qu'on a fait un « reset » au réel en 2013. Ce « reset-là » n'est pas sans défi pour tenter de consolider ces réductions de coûts-là pour la suite des choses dans notre réseau mature. »<sup>43</sup>*

Enfin, le Transporteur rappelle l'importance d'analyser les écarts constatés entre les rubriques dans une perspective globale et non par rubrique de coûts. Il effectue une gestion globale de ses CNE et peut être amené à ajuster ou réallouer certaines charges en cours d'année en fonction de nouvelles priorités, tout en s'efforçant de respecter l'enveloppe des charges autorisée par la Régie.

### ***Masse salariale et effectifs***

L'évolution de la masse salariale du Transporteur a suscité de nombreuses questions et fait l'objet de plusieurs recommandations des participants, particulièrement en lien avec les demandes du gouvernement à l'égard d'Hydro-Québec.

<sup>42</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 239-240.

<sup>43</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 157-158.

Pour le Transporteur, une diminution de l'effectif en ÉTC est observable entre les années 2011 et 2013 de 143 ÉTC découlant principalement d'une décroissance en lien avec des ajustements organisationnels (-54 ÉTC) et de l'efficiencia et de l'accroissement des projets réalisés par HQÉSP (-89 ÉTC). Le Transporteur rappelle à cet égard qu'il profite en grande partie des opportunités qu'offrent les départs à la retraite.

Pour ce qui est de l'augmentation de l'effectif en ÉTC entre les années de base 2013 et témoin 2014, elle s'explique principalement par l'ajout d'effectif en ÉTC nécessaire à la mise en service et à l'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes de fiabilité (45 ÉTC). Rappelons que cette augmentation est en partie compensée par l'impact de l'ajustement organisationnel lié au projet de refonte des gestes administratifs (-20 ÉTC).

Les prévisions de masse salariale intégrées au dossier du Transporteur, incluant celles relatives au temps supplémentaire, tiennent compte de la croissance de ses activités. À ce chapitre, le Transporteur souligne que les investissements planifiés s'élèvent à 2,3 G\$ pour 2013 et à 1,8 G\$ pour 2014, ce qui représente une croissance importante par rapport aux investissements de 1,3 G\$ en 2011 et de 1,4 G\$ en 2012. Le Transporteur a également fait valoir la nécessité de pouvoir compter sur une main d'œuvre disponible et qualifiée au moment opportun. Il considère que le recours au temps supplémentaire, ainsi que le maintien d'un équilibre adéquat entre sa main d'œuvre permanente et temporaire, constituent d'importants leviers de gestion interne pour lui permettre de faire preuve de la flexibilité requise dans la réalisation de ses activités, le tout dans une perspective d'optimisation des coûts et dans le respect des différentes conventions collectives pour chacune des catégories d'emploi visée.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

L'UC estime surprenant que le Transporteur présente une demande tarifaire comportant des augmentations de ses CNE et de ses ÉTC pour 2013 et 2014. L'UC émet l'hypothèse que pour le Transporteur, une cible de réduction de 4,45 % des effectifs lui permettrait de se conformer aux orientations indiquées dans le budget du gouvernement. Le Transporteur déplore le caractère arbitraire de l'hypothèse de l'UC, et surtout le fait que cette hypothèse ne tienne aucunement compte de la croissance des besoins opérationnels du Transporteur. Le Transporteur rappelle que le gouvernement n'a pas établi de cible de réduction d'effectifs par division d'Hydro-Québec et que les stratégies mises en place pour atteindre la cible fixée par le gouvernement relèvent de la gestion corporative d'Hydro-Québec.

L'UC propose que le Transporteur réduise son ratio de temps supplémentaire à la lumière de l'approche préconisée par BC Hydro. De l'avis du Transporteur, le participant n'a démontré ni la comparabilité des deux entités, au delà d'énoncés très généraux<sup>44</sup>, ni la pertinence de l'information fournie en fonction des activités du Transporteur décrites au présent dossier. Ceci fait en sorte que la recommandation du participant relative au ratio de temps supplémentaire par rapport à la masse salariale globale s'avère sans fondement et ne doit pas être retenue par la Régie.

<sup>44</sup> Notes sténographiques, 21 novembre 2013, p. 172 à 178.

### **6.3 Autres charges (HQT-6, Document 3)**

#### **6.3.1 Amortissement**

##### **Position du Transporteur**

Au cours de la période 2011-2014, la charge d'amortissement s'est accrue de 113,6 M\$ (11,8 %) découlant principalement de l'amortissement des projets nouvellement mis en service et, de manière plus secondaire en 2014, du reclassement de certains coûts ou de l'inscription d'un actif additionnel dans le cadre de l'exercice de corroboration et de mise en conformité en cours.

En réponse aux questions de la Régie et de l'AQCIE-CIFQ, ainsi que lors de son témoignage, le Transporteur a expliqué que l'année 2012 a été affectée par quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact considérable sur le degré de précision des mises en service 2012. L'écart relatif à l'amortissement de 45 M\$ en 2012 provient essentiellement de décalages des mises en service de projets, telles que des mises en service prévues en 2011 qui ne se sont réalisées qu'en 2012, des décalages mensuels de mises en service au cours de l'année 2012 ainsi que des reports de mises en service de l'année 2012 aux années subséquentes.

Le Transporteur a fait remarquer l'importance d'analyser l'écart relatif à l'amortissement sur plus d'une année. Pour les années 2009 à 2011, la charge réelle d'amortissement a été supérieure à celle projetée de 14,5 M\$ en moyenne par année. Ainsi, la charge réelle totale d'amortissement pour la période 2009 à 2012 est presque équivalente au montant autorisé pour cette même période. M. Louis Veci témoigne comme suit :

*« Avec l'année deux mille douze (2012), lorsqu'on regarde les résultats globaux deux mille neuf (2009) à deux mille douze (2012), on fait état d'un favorable de un million (1 M\$). »<sup>45</sup>*

De plus, le Transporteur a présenté les éléments qui ont été implantés pour améliorer l'acuité des prévisions des mises en service :

- Une stratégie de mise en service déterminée plus tôt dans le processus soit dans la proposition d'affaires avec un contenu des mises en exploitation défini et détaillé ;
- Une meilleure coordination entre les partenaires (HQÉSP, clients, entrepreneurs, chefs de projets et autres divisions) ;
- Une analyse des risques associés aux projets, plus tôt dans le processus, permettant d'adresser de façon proactive les risques associés à la mise en service.

En conclusion, le Transporteur réitère le caractère exceptionnel de l'année 2012 et qu'il a mis en place des processus de prévisions et de suivi des mises en service qui lui permettront de maintenir la qualité de ces prévisions. Les prévisions de mises en service pour les années 2013 et 2014 présentées au dossier sont justes.

---

<sup>45</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 121.

## **7 Évolution de la base de tarification (HQT-7, Document 1)**

### **Position du Transporteur**

Le Transporteur a présenté dans sa preuve documentaire et en audience les informations pertinentes à l'évolution de sa base de tarification. Au cours de la période 2011-2013, le solde de la base de tarification présente une croissance de l'ordre de 448 M\$ (2,6 %). Pour l'année témoin 2014, cette croissance est estimée à 1 240 M\$ (6,9 %) par rapport au solde prévu au 31 décembre 2013. L'augmentation des investissements liés à la croissance des besoins explique l'essentiel de cette évolution.

D'autre part, le solde de fin de la base de tarification historique 2012 est inférieur de 572,5 M\$ au montant autorisé par la Régie dans la décision D-2012-059. Cet écart s'explique principalement par des mises en exploitation inférieures pour les années 2011 (216 M\$) et 2012 (358 M\$).

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

#### ***Mise en service et acuité des prévisions***

Comme le Transporteur l'a souligné à la pièce HQT-7, document 1, en réponse aux demandes de renseignements de la Régie, de l'AQCIE-CIFQ et à quelques reprises depuis le début de cette audience, l'année 2012 s'est révélée atypique, voire exceptionnelle. Comme mentionné, il y a eu plusieurs reports de projets pour lesquels le Transporteur n'avait pas de contrôle sur les mises en service. C'est d'ailleurs le cas pour la mise en service de plusieurs parcs éoliens qui ont été retardées par les promoteurs privés (93 M\$), pour le raccordement des centrales Eastmain-1-A et la Sarcelle reporté malgré que les travaux étaient complétés (87 M\$) et le remplacement des transformateurs de courant 735 kV qui a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont pas pu être réalisés selon les échéanciers prévus en raison des zones d'accès limités mises en place dans plusieurs postes.

À propos de l'acuité des prévisions passées, le Transporteur a présenté en preuve (HQT-7, Document 1, tableau 17), une analyse sur la relation entre les mises en exploitation réelles et projetées pour les trois années historiques de 2010 à 2012. Les données qui y sont exposées et qui ont été présentées à nouveau lors de la première journée d'audience, le 18 novembre, démontrent que le Transporteur a maintenu pendant ces trois années un degré de précision de la base de tarification autorisée ayant servi de base à l'établissement des tarifs se situant au-dessus de 97,7 % (moyenne de 99 % si on exclut l'année de 2012). Par ailleurs, le Transporteur a aussi porté à l'attention de la Régie que la somme des écarts liés à l'amortissement pour la période 2009-2012 est de 1 M\$ favorable.

### ***Amélioration du processus de prévision***

Lors de l'audience, comme l'avait fait la Régie dans sa première demande de renseignements (voir HQT-14, Document 1, question 20.1), les participants ont demandé au Transporteur de « s'assurer que le degré de précision des mises en exploitation pour 2013 et 2014, et conséquemment de la base de tarification, s'améliorent, comparativement au degré de précision constaté pour 2012 ».

En réponse, le Transporteur a rappelé que ses prévisions de mises en service étaient basées sur un processus rigoureux et détaillé par projet. Chaque projet est revu (coûts et dates de mise en service), dans le cadre du processus de préparations de la demande tarifaire. C'est le cas pour chacune des composantes de projets sous la responsabilité de HQÉSP, représentant environ 85 % des coûts des projets, où les prévisions d'investissement et de mises en exploitation ainsi que les dates de mises en service sont réévaluées dans le cadre de la préparation de la demande tarifaire.

Aussi, le Transporteur a décrit plusieurs initiatives et améliorations aux processus et aux outils de travail qui sont en cours de déploiement et contribuent à une meilleure précision des prévisions. Parmi celles-ci, notons les initiatives et améliorations suivantes :

- un programme informatique implanté en 2010 permet d'effectuer des prévisions de mises en service sur une base plus détaillée en tenant compte de l'analyse des prévisions passées ;
- une standardisation de certains actifs et équipements utilisés dans les projets, ce qui permet de mieux évaluer les coûts et les échéanciers ;
- une coordination accrue entre le Transporteur et ses partenaires (HQÉSP, clients, entrepreneurs) ;
- une description plus définie et détaillée des mises en service dès la proposition d'affaires avec HQÉSP, ce qui permet d'estimer plus précisément les coûts, les projets sont autorisés plus tôt dans le processus interne.

En audience, M. Louis Veci a souligné<sup>46</sup> que le Transporteur tient compte des tendances historiques dans l'établissement des prévisions de ses mises en service et applique un facteur de glissement dans la prévision de celles-ci pour l'année 2014 (en plus des facteurs de glissement déjà intégrés dans la préparation du plan d'investissement) de l'ordre de 295 M\$, dont 195 M\$ rattachés à trois projets spécifiques planifiés pour 2014 et une enveloppe additionnelle de 100 M\$ de mises en service.

### ***Compte d'écarts relatif aux impacts de la surestimation***

Dans son mémoire, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'instaurer un nouveau compte d'écarts relatif aux impacts liés à la surestimation de la base de tarification.

Le Transporteur rejette la mise en place d'un nouveau compte d'écarts pour plusieurs raisons énoncées en audience par MM. Stéphane Verret et Louis Veci :

---

<sup>46</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 184.

- Certes, l'année 2012 a été surestimée pour les mises en service pour les raisons exceptionnelles qui ont été présentées mais il peut arriver que les prévisions pour les autres années soient sous-estimées. L'analyse citée plus tôt montre que sur une période de quelques années, l'écart cumulé reste faible.
- Au cours d'une seule année, il peut y avoir compensation entre les écarts positifs et les écarts négatifs d'un ensemble de postes. Comme l'indiquait à cet égard M. Stéphane Verret :

*« En 2011, au moment où il y a eu effectivement un écart favorable qui a été dégagé au niveau des mises en service, il y avait d'autres charges qui entrent dans ce poste-là au niveau de l'amortissement qui étaient défavorables. Alors, dans cet exemple-là, l'écart positif qui avait été dégagé au niveau des mises en service, est venu compenser en partie l'écart défavorable sur les autres postes. »<sup>47</sup>*

- Enfin, il faut aussi considérer que lorsqu'on crée un compte d'écart, on transfère entièrement le risque au niveau de la clientèle, alors que l'entreprise peut s'avérer la mieux placée pour gérer ce risque. De nouveau, M. Stéphane Verret :

*« Lorsque le poste en question n'est pas visé par un compte d'écart, il fait partie de l'ensemble des postes pour lesquels il peut y avoir des écarts positifs, des écarts négatifs et il peut y avoir une compensation qui s'opère entre les différents postes. Lorsqu'on prend spécifiquement un poste et on le retire, alors là, dans ce cas-là, c'est cent pour cent (100 %) autant des gains que des... que des pertes qui sont directement à la clientèle. Alors, la question à se poser, c'est : qui est le mieux placé pour pouvoir supporter les risques associés à ce type de... de poste ou de dépense là. Et je vous dirais qu'en général c'est l'entreprise qui est la mieux placée pour pouvoir gérer l'ensemble des risques associés à sa business. »<sup>48</sup>*

Compte tenu de ce qui précède, notamment quant au caractère raisonnable démontré de ses prévisions, le Transporteur suggère à la Régie de ne pas retenir la recommandation de l'AQCIE-CIFQ.

### **Intégration du projet visant le poste Chomedey à la base de tarification**

L'article 73 de la Loi, le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») et le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* prévoient les informations que le Transporteur doit fournir lorsqu'il demande à la Régie une autorisation relative à un projet dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$.

Les projets sont soumis à deux tests :

- Test de raisonabilité qui s'incarne dans la juridiction de la Régie selon l'article 73 de la Loi ;
- Test d'utilité lorsque l'actif est intégré à la base de tarification du Transporteur selon l'article 49 de la Loi.

Lorsque la Régie rend une décision finale à l'égard d'un projet, celle-ci est *alors functus officio* puisque la Régie a alors épuisé sa juridiction selon l'article 73 de la Loi.

<sup>47</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 213.

<sup>48</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 212.

Le projet entame alors sa phase de réalisation qui s'accompagne d'un suivi administratif auprès de la Régie selon les modalités de la décision finale intervenue. Les coûts du projet font généralement l'objet d'un suivi par la Régie selon l'article 75 de la Loi.

La question de la Régie<sup>49</sup>, telle que posée en audience, correspond à cette phase de réalisation par le Transporteur et de suivi des coûts auprès de la Régie dans le cadre du rapport annuel du Transporteur.

Dans sa phase de réalisation, les coûts d'un projet peuvent varier par rapport à l'évaluation initiale présentée lors de l'autorisation.

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

En ce qui a trait au cas exceptionnel du projet visant le poste Chomedey (dossier R-3705-2009), ayant suscité la question de la Régie dans le cadre de la présente audience, celui-ci a nécessité une réévaluation du coût du projet compte tenu de plusieurs éléments survenus en cours de réalisation. En suivi administratif de la décision D-2009-140, le Transporteur a informé la Régie des dépassements de coûts excédant le seuil de 15 % et requérant l'obtention d'une approbation interne, dans le cadre du processus de suivi continu. Dans ce dossier, alors que la solution retenue initialement par le Transporteur ainsi que la nécessité du projet ne sont pas remises en cause, seule l'évaluation initiale des coûts présentée à la Régie lors de la demande d'autorisation a été revue à la hausse.

Lorsque le Transporteur informe la Régie d'un tel dépassement, comme ce fut le cas pour le projet visant le poste Chomedey précité, et que cette dernière pose des questions et reçoit des réponses, le Transporteur considèrera, en l'absence d'une manifestation contraire, que la Régie est satisfaite de l'évolution et du suivi de ce projet.

Dans sa lettre du 22 novembre 2012, la Régie précise ses attentes quant au suivi des coûts du projet Chomedey. Elle y mentionne que : « [...] les dépassements de coûts anticipés de ce projet devront être examinés au moment de la demande d'inclusion de ces coûts à la base de tarification du Transporteur. Par la même occasion, elle demande au Transporteur de faire état de l'avancement des travaux liés au projet Chomedey. » [Nous soulignons]

Le Transporteur précise que, si en cours de projet une condition de chantier ou autre motif a pour effet de modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité du projet et que des modifications importantes aux composantes du projet sont requises, il s'adressera à la Régie pour obtenir l'aval de cette dernière. Dans les cas où, dans le cadre de son suivi des coûts, le Transporteur constate un dépassement de plus de 15 % par rapport au montant autorisé initialement, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

Enfin, le Transporteur entend maintenir l'approche préconisée dans la lettre précitée, sauf indication contraire de la Régie, soit que lors de l'inclusion de l'actif à la base de

<sup>49</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 261.

tarification, les dépassements de coûts seront décrits et explicités et ce à compter du moment où les montants de mise en service relatifs au projet et qui sont à inclure à la base de tarification excèdent les coûts autorisés initialement par la Régie dans sa décision d'autorisation du projet.

## **8 Planification du réseau de transport (HQT-9, Document 1)**

### **Position du Transporteur**

Le Transporteur a présenté sa méthode de planification du réseau de transport, l'évolution et l'utilisation de son réseau et de ses interconnexions avec les réseaux voisins, une prévision sur 10 ans des investissements en transport et des mises en service ainsi que l'impact tarifaire estimé pour les investissements projetés à l'horizon 2021.

### **8.1 Évolution et utilisation des interconnexions**

Le RNCREQ veut s'assurer que la capacité des interconnexions ne constitue pas une entrave aux possibilités d'exportation notamment pour le Distributeur qui fait face à des surplus importants. Il présente ensuite diverses données et tableaux pour conclure que les possibilités d'exportation du Distributeur sont relativement limitées et que cette conclusion pourra être précisée suite aux nouvelles informations qui seront fournies lors des audiences.

Le Transporteur souligne que les possibilités d'exportation du Distributeur dépassent le cadre du présent dossier. Par conséquent, l'examen des données et tableaux de ce participant n'est pas utile.

Le Transporteur prend les mesures nécessaires pour assurer la pérennité et la fiabilité de ses interconnexions. Notamment, il a obtenu l'autorisation de la Régie pour réaliser des travaux au poste de la Madawaska, qui intègre l'interconnexion avec le Nouveau-Brunswick, ainsi qu'aux postes de Radisson et de la Nicolet principalement, en lien avec son réseau à courant continu englobant l'interconnexion HQT-NE<sup>50</sup>.

Le Transporteur insiste sur l'importance que revêt l'ensemble de ses interconnexions pour assurer à la fois l'accessibilité aux marchés externes et une plus grande fiabilité des approvisionnements d'électricité pour les besoins de la charge locale.

En ce qui a trait au chemin HQT-MAHO présenté au tableau 3 de la pièce HQT-9, Document 1 et comme suite à la décision D-2013-090, paragraphe 83, le Transporteur a précisé au cours de l'audience que ce chemin figure à juste titre sur son site OASIS (Open Access Same-Time-Information System). Il a en effet une valeur commerciale puisqu'il fait l'objet de transactions pour l'alimentation de la charge locale<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> Pièce HQT-9, Document 1, tableau 7, p. 22.

<sup>51</sup> Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 161-162.

## **8.2 Investissements projetés sur un horizon de dix ans**

### **Position du Transporteur**

Le Transporteur a présenté en cours d'audience l'évolution des investissements de 2001 à 2023<sup>52</sup>. Celle-ci permet de constater que le caractère atypique de l'année 2012, décrit notamment à la rubrique relative à l'évolution de la base de tarification, a également eu un impact sur les investissements réels de 2012. Ces derniers sont sensiblement inférieurs à ceux prévus pour 2013, comme l'a confirmé Mme Marie-Claude Roquet<sup>53</sup> au cours de son témoignage.

En réponse aux préoccupations de l'AQCIE-CIFQ et de la FCEI, le Transporteur a rappelé qu'il importe de distinguer les investissements des mises en service eu égard à l'établissement des tarifs de transport. Ces derniers reposent sur les mises en service et le Transporteur tient compte, dans les prévisions de mises en service qu'il présente à la Régie, des tendances historiques et d'un facteur de glissement possible qui abaisseront ces prévisions à la base des tarifs<sup>54</sup>. Il a également décrit précédemment plusieurs améliorations en cours de déploiement, qui contribuent à une meilleure précision des prévisions. Ces améliorations sont nécessaires dans un contexte de croissance importante des investissements.

Le Transporteur applique aussi aux prévisions d'investissement un facteur de glissement similaire à celui dont il tient compte dans l'établissement des prévisions de mises en service, en se basant également sur les tendances historiques, pour offrir dans le cadre des demandes tarifaires les prévisions d'investissement aussi précises que possible selon l'information dont il dispose au moment de leur établissement<sup>55</sup>.

Le Transporteur rappelle que compte tenu des besoins grandissants au niveau de ses investissements, il a mis en place plusieurs pratiques gagnantes, depuis 2008, dans le but de réaliser les importants travaux requis sur son réseau et maintenir ou améliorer son acuité prévisionnelle. Ces pratiques gagnantes sont maintenant intégrées dans ses façons de faire courantes.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Le Transporteur prend acte du constat du GRAME, selon lequel la méthode de planification intégrée du réseau de transport minimise les coûts et les interventions sur le réseau.

<sup>52</sup> Pièce HQT-15, Document 2, page 5.

<sup>53</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 186.

<sup>54</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 190.

<sup>55</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 66-71.

Quant à l'avis de ce participant selon lequel l'augmentation des investissements de la catégorie Respect des exigences constatée dans le présent dossier peut constituer un indice de l'augmentation des coûts environnementaux du Transporteur, il n'est ni fondé ni justifié et ce dernier prie la Régie de l'écartier. Le Transporteur indiquait en effet au GRAME, dès le 8 octobre 2013, que l'écart entre l'investissement planifié de 33,1 M\$ pour 2012 dans la catégorie Respect des exigences<sup>56</sup> et l'investissement réel de 49,1 M\$ pour 2012 dans cette catégorie<sup>57</sup> est en grande partie attribuable au remplacement des transformateurs de courant 735 kV de modèle IH-765-13. Le GRAME ne tient pas compte de cette réponse lorsqu'il formule l'avis précité dans son mémoire déposé vers le 22 octobre 2013.

Par surcroît, le participant affirme qu'un suivi attentif est requis relativement aux investissements planifiés et réels de la sous-catégorie Normes et encadrements internes de la catégorie Respect des exigences. Il appuie cette affirmation sur les deux récents dossiers du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$<sup>58</sup>. Le Transporteur suggère que tout suivi relatif à cette sous-catégorie, s'il est utile et pertinent, découle de ces derniers et dépasse le cadre du présent dossier.

Pour sa part, SÉ-AQLPA recommande également que le Transporteur présente à la Régie un suivi similaire de l'écart entre les investissements planifiés et réels, portant toutefois sur toutes les catégories d'investissement, afin notamment d'indiquer si cet écart affecte le risque de discontinuité de service ou de baisse de qualité de service et de proposer des remèdes. Le Transporteur estime que cette recommandation 3-2 du participant doit être écartée, car elle n'est pas justifiée. En effet, la preuve du Transporteur établit clairement que le résultat global de 2012 pour l'indice de continuité – Transport (l'« IC –Transport ») – soit 0,39 heure/client – est en baisse de 17 % par rapport à 2011 et inférieur à la moyenne des années 2008 à 2012, qui se situe à 0,47 heure/client, grâce notamment à la gestion optimisée des travaux programmés<sup>59</sup>.

### **8.3 Impact tarifaire des investissements projetés**

Le RNCREQ prétend que l'impact tarifaire des investissements en croissance projetés à l'horizon 2023 montre une augmentation importante du tarif de transport. Ce participant effectue la simulation de l'impact tarifaire à l'horizon 2023 en considérant les investissements projetés pour répondre à la fois aux besoins associés à la charge locale et aux clients de point à point. L'impact tarifaire demeure à titre indicatif, puisque la majorité des projets dans cette analyse est à un stade préliminaire. Certains projets peuvent être reportés ou même abandonnés ultérieurement<sup>60</sup>, venant atténuer cet impact.

Quant à la demande du participant d'avoir de l'information plus précise afin de cibler la provenance de la hausse prévue du tarif sur cette période en fonction des différentes catégories de clients du Transporteur, ce dernier indique avoir fourni une telle information en réponse à la question 10.1 de la Régie<sup>61</sup>.

<sup>56</sup> Pièce HQT-9, Document 1, tableau 9 du dossier R-3777-2011.

<sup>57</sup> Pièce HQT-9, Document 1, tableau 9 du présent dossier.

<sup>58</sup> Dossiers R-3817-2012 et R-3855-2013.

<sup>59</sup> Pièce HQT-3, Document 2, p. 8, lignes 3-6.

<sup>60</sup> Pièce HQT-14, Document 1.3, R10.3.

<sup>61</sup> Pièce HQT-14, Document 1.3.

Dans son témoignage en audience<sup>62</sup>, le participant a présenté sa propre estimation pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale et le service de transport de point à point. Cette estimation est cependant imprécise et les résultats sont calculés selon une approche que le participant a conçu à cette fin. Il découpe les coûts des mises en service pour chaque clientèle sur la base des revenus requis et des besoins de transport, à partir d'une année qu'il a choisie sans égard aux coûts intégrés aux revenus requis. Le Transporteur précise qu'en vertu des *Tarifs et conditions*, les ajouts au réseau sont traités par projet, en considérant la puissance à transporter.

Aussi, dans son témoignage, le participant présente des contributions pour l'intégration de parcs éoliens au réseau de transport, à la suite de trois appels d'offres du Distributeur. Encore une fois, l'estimation est déficiente. De plus, le participant prend comme hypothèse de calcul un facteur d'utilisation que la Régie n'a pas retenu dans ses décisions relatives aux *Tarifs et conditions*.

Compte tenu de l'inapplicabilité de ces résultats, le Régie ne devrait en tirer aucune conclusion. L'intention du participant en présentant ces informations a d'ailleurs été pleinement confirmée. Il enjoint la Régie à demander au Transporteur de déposer le dossier sur la politique d'ajouts au réseau de transport, ce que le Transporteur a déjà convenu de faire.

## **9 Commercialisation (HQT-10, Document 1)**

### **9.1 Commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1)**

#### **Position du Transporteur**

Dans la pièce HQT-10, Document 1 le Transporteur a présenté ses activités de commercialisation. Il a rendu compte des conclusions du projet-pilote sur la programmation aux 15 minutes avec le NYISO. Il a fait état des réservations du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale, des nouvelles conventions de service ferme de point à point, des revenus produits par les services complémentaires, y compris les écarts de réception et de livraison. Il a par ailleurs fait état des nouveaux raccordements de centrales et des modifications récentes apportées à la documentation de son site OASIS.

#### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

Les participants sont intervenus auprès de la Régie sur les sujets portant sur la programmation aux 15 minutes, sur l'accès au site OASIS du Transporteur ainsi que sur les relations entre le Transporteur et ses clients.

---

<sup>62</sup> Notes sténographiques, 25 novembre 2013, p. 8-36.

### **Programmation intra-horaire**

Le participant EBM a dit souhaiter que le Transporteur étende la programmation aux 15 minutes aux autres interconnexions et dans son mémoire, demande à la Régie d'obliger le Transporteur à entreprendre des pourparlers avec les réseaux voisins pour mettre en place cette fonctionnalité. Pour sa part, la Régie de l'énergie s'est intéressée à la conformité de cette programmation avec les *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur indique dans un premier temps que la programmation aux 15 minutes à l'interconnexion HQT-MASS est conforme aux *Tarifs et conditions* et n'a requis aucune modification à ces derniers. Les programmes, dits dynamiques, liés à cette fonctionnalité continuent d'être déposés auprès du Transporteur sur une base horaire. À la différence des programmes normaux, les offres d'énergie liées aux programmes dynamiques sont réévalués économiquement toutes les 15 minutes par le NYISO, soit quatre fois l'heure, et peuvent ainsi modifier le programme à toutes les 15 minutes.

Le Transporteur souhaite indiquer que la programmation aux 15 minutes à l'interconnexion HQT-MASS a été une première dans les marchés du nord-est américain et qu'à ce titre le Transporteur et le NYISO sont des pionniers en cette matière. Le Transporteur s'est dit ouvert à mettre en place cette fonctionnalité aux autres interconnexions car facilement transposables. La mise en place de cette fonctionnalité pourrait toutefois s'avérer plus complexe pour les réseaux voisins que pour le Transporteur.

Cette question a déjà été abordée par le Transporteur avec les réseaux voisins et continue de l'être lors des rencontres avec ces derniers, mais aucun autre projet similaire n'est ressorti de ces discussions. L'expérience du Transporteur à ce titre indique que les marchés voisins ont peu d'intérêt en ce moment pour une telle fonctionnalité, soit par manque de nécessité, soit en raison de la priorité accordée à d'autres projets.

Dans le cadre de ces rencontres, le Transporteur aborde également d'autres options. Par exemple, le Transporteur a mis en place un projet-pilote avec l'IESO pour la mise en place d'un produit de réserve 10 minutes à l'interconnexion HQT-ON. Le client EBM, qui a participé aux comités de l'IESO, n'a pas mentionné l'existence de ce projet-pilote qui pourtant a fait l'objet d'un avis par le Transporteur sur son site OASIS.

### **Accès OASIS**

Certains participants ont souligné avoir de la difficulté à accéder au site OASIS du Transporteur.

Le Transporteur tient à indiquer que son site OASIS, hébergé par l'entreprise OATI, est un standard dans l'industrie. Le site est un outil transactionnel permettant aux clients de réserver le service de transport, de programmer et de consulter des données relatives aux activités de transport. Les clients du service de transport ont tous exprimé leur satisfaction à l'égard du site OASIS du Transporteur. Il est important de comprendre que le site comporte une partie publique accessible à tous directement dans laquelle il dépose sa documentation générale. L'accès à la partie transactionnelle, où sont par exemple accessibles les réservations, les retraits de lignes et la capacité de transfert disponible (ou ATC), est également accessible à tous mais nécessite l'obtention d'un certificat et mot de passe émis par OATI.

Au printemps, le Transporteur a réorganisé la documentation dans la section publique pour faciliter la recherche. De plus, suite aux discussions avec des intéressés, le Transporteur ajoutera sous peu, à la partie publique, certains documents relatifs aux interconnexions.

### ***Relations avec la clientèle***

Le témoignage de certains clients a laissé l'impression que les relations des clients avec le Transporteur n'étaient pas harmonieuses ou étaient difficiles.

Le Transporteur tient à corriger cette impression. Le Transporteur rappelle que tous les clients du service de transport ont un délégué commercial qui leur est assigné. Ce délégué est connu de ses clients et accessible en tout temps (ou son remplaçant). D'ailleurs le client EBM a souligné dans son témoignage avoir une bonne relation avec sa déléguée commerciale. Pour les entités non clientes, le Transporteur a mis en place une adresse internet (INFOTE) permettant à quiconque d'adresser des questions au Transporteur. De plus, la documentation diffusée par le Transporteur est placée sur la partie publique de son site OASIS pour en faciliter l'accès.

Le site OASIS est un outil important du Transporteur puisqu'il s'agit du moyen privilégié et reconnu partout au Canada et aux États-Unis pour l'affichage des informations de transport. L'affichage des informations sur ce site garantit que tous les clients ont accès à la même information au même moment. Le Transporteur respecte rigoureusement ce principe.

Chaque année, le Transporteur tient des rencontres avec ses clients les plus actifs, avec suivi des actions et soumet un sondage à sa clientèle dont il utilise les résultats comme pistes d'amélioration.

## **9.2 Processus de planification et d'échanges sur la planification du réseau de transport – Appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec***

### **Position du Transporteur**

Dans sa décision D-2013-145, la Régie a accepté d'entendre les parties au présent dossier quant au respect par le Transporteur de la décision D-2012-010 relativement à la mise en œuvre d'un processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport avec l'ensemble de sa clientèle, énoncé à l'appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »). En réponse aux demandes de participants qui entendaient soumettre des modifications au texte de cet appendice, la Régie a jugé prématuré d'en remettre les termes en cause. Le 25 octobre 2013, dans sa décision D-2013-175, la Régie a précisé que le débat sur ce sujet dans le présent dossier devait se limiter à examiner si le processus entrepris à ce jour par le Transporteur respecte, de manière globale, les objectifs de la décision D-2012-010.

Le Transporteur rappelle qu'il a tenu le 7 juin 2013 une première rencontre aux termes de l'appendice K.

### **Positions des participants et réponses du Transporteur**

EBM est d'avis que le Transporteur n'a pas respecté les objectifs de la décision D-2012-010 quant à la mise en place d'un véritable processus de planification avec les parties, énonce des recommandations sur le contenu du processus lui-même et demande à la Régie de formuler des directives claires quant à la participation des parties aux rencontres.

Le Transporteur estime au contraire s'être conformé à la décision D-2010-012. Il réitère avoir entrepris, en conformité avec cette décision D-2012-010, la mise en œuvre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport prévu à l'appendice K. Il a tenu une première rencontre annuelle le 7 juin 2013, soit au cours de la première année de l'entrée en vigueur de l'appendice K. Il y a notamment traité les divers intrants liés à la planification et les méthodologies employées, deux éléments qui correspondent au besoin exprimé par certains intervenants dans le cadre du dossier menant à l'adoption de l'appendice K<sup>63</sup> et reflétés dans le texte de cet appendice approuvé par la Régie.

Les témoins du Transporteur ont rappelé<sup>64</sup> que dans sa décision D-2012-010, la Régie a retenu deux éléments significatifs :

- le besoin exprimé par certains intervenants de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification ; et
- le souhait des clients d'être impliqués en temps opportun dans le processus et d'avoir la possibilité de tenir des échanges préalablement à l'élaboration de la planification du Transporteur.

Le Transporteur considère importante cette première rencontre, portant notamment sur les intrants liés à la planification. Elle permettait de mettre à niveau, dans un cadre théorique, l'ensemble des participants à la rencontre et, par le biais d'OASIS, toutes les parties intéressées par cette question. De plus, la rencontre a permis de sonder les participants sur le contenu à venir des rencontres et permis la discussion sur ce sujet. Le Transporteur réitère que dans sa décision D-2012-010, la Régie tient compte du contexte québécois<sup>65</sup>. Le Transporteur peut s'inspirer de modèles extérieurs mais ne pourra pas importer un modèle tout fait puisque ce contexte est différent de celui de ses voisins. L'appendice K est adapté à cette réalité<sup>66</sup>.

Le Transporteur tient également à rappeler que lors des prochaines rencontres, il entend échanger avec les participants sur l'évolution des actifs<sup>67</sup>, tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement requis du réseau. Il sollicitera leurs intrants et leur permettra de proposer des solutions (selon le cadre réglementaire), dont le Transporteur pourra tenir compte dans sa planification.

---

<sup>63</sup> Dossier R-3669-2008 – Phase 2, portant sur la proposition de modifications aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* à la suite de l'ordonnance n° 890 de la FERC.

<sup>64</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 181-182.

<sup>65</sup> Notamment au paragraphe 312.

<sup>66</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 180-181.

<sup>67</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 182, 20 novembre 2013, p. 142, lignes 13-20.

À la lumière des interventions faites devant la Régie dans le cadre du présent dossier, le Transporteur souligne aussi que ce forum d'information et d'échanges sert à bonifier le processus de planification du Transporteur et non pas à diffuser de l'information permettant aux clients d'optimiser leurs transactions<sup>68</sup>.

Quant aux recommandations d'EBM sur le contenu du processus, le Transporteur considère qu'elles doivent être écartées, conformément à la décision D-2013-175 qui précise que le présent dossier n'est pas le forum approprié pour déterminer ce contenu<sup>69</sup>. La Régie y constate par ailleurs que le Transporteur a pris bonne note des commentaires et suggestions soumis par les participants lors de la première rencontre, ainsi que des préoccupations soulevées par les participants au présent dossier.

En ce qui a trait aux directives que le participant EBM invite la Régie à formuler sur la participation des parties aux rencontres prévues aux termes de l'appendice K, le Transporteur souligne qu'elles sont inopportunes puisque la Régie juge, dans sa décision D-2013-145<sup>70</sup>, qu'il est prématuré de remettre en cause les termes de l'appendice K des *Tarifs et conditions*, au motif de son adoption récente<sup>71</sup>.

EBM recommande de plus que les rencontres prévues à l'appendice K soient organisées par le Coordonnateur de la fiabilité, recommandation qui doit également être rejetée. Le Transporteur rappelle qu'il est responsable de fournir et de commercialiser les services de transport, conformément aux *Tarifs et conditions*<sup>72</sup>, dont l'appendice K fait partie intégrante. Il est donc responsable du processus énoncé à cet appendice. De plus, le texte de l'appendice K, prescrit par la Régie<sup>73</sup>, stipule que la mise en œuvre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, ainsi que les rencontres qu'il prévoit, sont la responsabilité du Transporteur.

Enfin, le rôle d'organisateur des rencontres prévues aux termes de l'appendice K que le participant privilégie pour le Coordonnateur de la fiabilité n'est pas conforme à celui prévu pour ce dernier selon le cadre réglementaire (l'article 85.6 de la Loi).

## **10 Tarification des services de transport (HQT-12, Document 1)**

### **10.1 Tarification**

#### **Position du Transporteur**

Le Transporteur demande l'approbation pour l'année 2013, selon sa preuve :

- des tarifs des services de transport de point à point à long terme et à court terme ainsi que des revenus requis du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, en tenant compte de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital selon la décision D-2013-090 de la Régie ;
- des tarifs des services complémentaires, du taux de pertes et du cavalier.

<sup>68</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 183-184.

<sup>69</sup> Paragraphes 15 et 16.

<sup>70</sup> Paragraphe 54.

<sup>71</sup> Cet appendice est entré en vigueur le 14 juin 2012, conformément à la décision D-2012-069.

<sup>72</sup> Pièce HQT-10, Document 1, p. 5, lignes 1-3.

<sup>73</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 322.

Le Transporteur demande l'approbation pour l'année 2014, selon sa preuve :

- des tarifs des services de transport de point à point à long terme et à court terme ainsi que des revenus requis du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, en tenant compte de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital selon la décision de la Régie dans le dossier R-3842-2013 si celle-ci est rendue avant la décision finale sur les tarifs pour l'année 2014 au présent dossier, ou subsidiairement en tenant compte de la mise à jour du coût moyen pondéré du capital selon la méthode existante ;
- des tarifs des services complémentaires et du taux de pertes.

Les tarifs pour les années 2013 et 2014 permettent au Transporteur de percevoir les revenus requis afin de continuer à offrir les services de transport d'électricité à la clientèle.

### **Positions de participants et réponses du Transporteur**

Le participant EBM propose<sup>74</sup> que la Régie devrait actualiser la détermination des tarifs timbre-poste pour les différentes catégories de clients du Transporteur. De plus, le participant prétend qu'il devrait y avoir une étude de causalité des coûts<sup>75</sup>. À cet égard, il fait référence à la décision EB-2012-0031<sup>76</sup> de la Commission de l'énergie de l'Ontario (la « CEO »).

La Régie pourra constater dans la décision précitée qu'il s'agit du tarif pour le service de transport à l'exportation (« Export Transmission Service »), un service de nature interruptible, offert lorsque la capacité est disponible et dont les revenus servent à réduire les tarifs de transport de certaines clientèles. La CEO maintient le tarif existant de ce service pour l'année 2013 et considère qu'une proposition de modification de ce tarif devrait être accompagnée d'une étude de répartition des coûts, dont elle ne dispose pas actuellement.

En ce qui a trait à la situation du Transporteur au Québec, la Régie actualise à chaque demande tarifaire les tarifs de transport des catégories de clients. De plus, la Régie a adopté la méthode de répartition du coût du service dans la décision D-2006-66 et a revu celle-ci ou demandé des suivis dans ses décisions subséquentes. Les résultats à cet égard sont déposés dans chaque demande tarifaire selon les plus récents paramètres. La Régie a également reconnu depuis la décision D-2002-95 que la tarification doit tenir compte des coûts, mais elle doit aussi tenir compte d'autres considérations. La Régie a conclu que les tarifs timbre-poste respectent l'esprit de la Loi qui prescrit l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport et a approuvé pour le Transporteur des tarifs basés sur les coûts de tous les équipements inclus à l'article 2 de la Loi, concernant le réseau de transport d'électricité.

<sup>74</sup> Preuve de Énergie Brookfield Marketing SEC (EBM), p. 5.

<sup>75</sup> Notes sténographiques, 25 novembre 2013, volume 6, p. 83.

<sup>76</sup> Preuve de Énergie Brookfield Marketing SEC (EBM), p. 5.

Ainsi, le Transporteur est d'avis qu'avant de décréter un débat sur les tarifs timbre-poste dans une prochaine demande tarifaire, la Régie aurait à évaluer l'opportunité d'une telle action, afin qu'elle soit dans l'intérêt public et qu'elle n'ait pas des implications indues sur l'ensemble de la clientèle du Transporteur dans le contexte réglementaire québécois, par rapport aux motifs et aux intérêts de nature commerciale exprimés par le participant.

## **10.2 Application des tarifs et conditions**

### **Position du Transporteur**

Tel qu'il appert de la requête et de la preuve au dossier, le Transporteur demande l'application des tarifs et conditions comme suit :

Pour l'année 2013 :

- Que les tarifs proposés des services de transport d'électricité, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, soient applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et que le cavalier soit applicable jusqu'au 31 décembre 2013.

Pour l'année 2014 :

- Que les tarifs proposés des services de transport d'électricité, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes, soient applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.
- Que l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport ainsi que les contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur, soient applicables à compter de la décision finale de la Régie pour l'année 2014.
- Que les autres modifications au texte des *Tarifs et conditions*, soient applicables à compter de la décision finale de la Régie pour l'année 2014.

Dans la décision D-2012-164, la Régie a décidé qu'elle maintient provisoirement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 les tarifs de transport d'électricité approuvés pour l'année 2012.

Le Transporteur rappelle que dans la décision D-2011-039, la Régie a accepté d'adopter des tarifs provisoires établis sur la base des tarifs proposés pour l'année témoin, tels qu'ils seront ajustés, après la clôture de l'audience, à la suite de la mise à jour des paramètres du coût moyen pondéré du capital. Suivant cette décision, le Transporteur aurait déposé à la Régie une requête interlocutoire pour l'approbation de tarifs provisoires de transport d'électricité.

Au présent dossier, la Régie a demandé si c'était pertinent de déposer une requête interlocutoire pour l'approbation de tarifs provisoires, dans la mesure où il y a déjà des tarifs provisoires<sup>77</sup>. Le Transporteur a conséquemment suggéré à la Régie de maintenir les tarifs actuellement en vigueur, jusqu'à ce que la décision finale au présent dossier soit rendue. Si la Régie juge qu'une démarche différente est requise à cet égard, le Transporteur prie la Régie de l'informer.

---

<sup>77</sup> Notes sténographiques, 18 novembre 2013, p. 108.

Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il ne peut y avoir de décalage temporel entre la décision finale relative aux tarifs et conditions pour l'année 2013 et la décision finale relative aux tarifs et conditions pour l'année 2014. Un tel décalage temporel pourrait induire un écart dans la perception des revenus découlant de l'application des tarifs, ce qui n'est pas souhaitable pour la clientèle et pour le Transporteur.

Enfin, le Transporteur déposera au dossier, comme demandé par la Régie<sup>78</sup>, la mise à jour relative au taux sans risque et au taux de rendement sur l'avoir propre pour l'année 2013 selon la décision D-2013-090<sup>79</sup> et pour l'année 2014 selon la méthode existante. Le Transporteur prévoit également déposer une requête amendée afin de refléter ces résultats.

## **11 Conclusion**

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. Il est d'avis que ses propositions sont raisonnables et qu'elles méritent d'être retenues.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente demande pour les années 2013 et 2014 et de rendre une décision selon la preuve qu'il a déposée sur les éléments spécifiés dans sa requête.

**Le tout soumis respectueusement.**

---

<sup>78</sup> Notes sténographiques, 19 novembre 2013, p. 161 et 20 novembre 2013, p. 261 et 262.

<sup>79</sup> Décision D-2013-090, para. 108.