

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2012-059

R-3777-2011

24 mai 2012

PRÉSENTS :

Richard Lassonde
Jean-François Viau
Suzanne G. M. Kirouac
Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2012

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	6
LEXIQUE	7
1. INTRODUCTION	9
2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE	10
2.1 EFFICIENCE.....	10
2.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	19
2.3 BALISAGE	22
3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES	26
3.1 LES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES	26
3.2 LES MÉTHODES COMPTABLES	26
3.3 IFRS.....	27
3.4 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF AUX COÛTS DE MISES EN SERVICE DE PROJETS NON AUTORISÉS	31
3.5 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCARTS DU COÛT DE RETRAITE	32
3.6 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF À L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	33
4. PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE	39
4.1 ÉCARTS ENTRE LES PROJECTIONS ET LES RÉSULTATS RÉELS	39
5. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT	42
5.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES	42
5.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION	43
5.3 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS	57
5.4 AUTRES CHARGES.....	64
5.5 FRAIS CORPORATIFS, INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE	71
6. BASE DE TARIFICATION	73
6.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION	73
6.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION.....	74
6.3 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN EXPLOITATION.....	76

6.4	AUTRES ACTIFS.....	79
7.	COÛT DU CAPITAL	80
7.1	STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE	80
7.2	COÛT DE LA DETTE	81
7.3	TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION.....	83
7.4	COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF	83
8.	REVENU REQUIS	83
9.	PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....	85
9.1	PLANIFICATION DU RÉSEAU	85
9.2	IMPACT TARIFAIRE.....	87
10.	COMMERCIALISATION	88
10.1	CONTEXTE.....	88
10.2	TAUX DE PERTES DE TRANSPORT	89
10.3	PRÉVISIONS DES BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT.....	90
10.4	SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU	91
10.5	CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU	93
10.6	CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DÉPART.....	93
11.	RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....	94
11.1	CONFORMITÉ AVEC LA MÉTHODOLOGIE DE RÉPARTITION DES COÛTS RETENUE PAR LA RÉGIE	94
11.2	MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR LE TRANSPORTEUR	95
11.3	MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU FACTEUR D'UTILISATION	96
12.	TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT.....	97
12.1	TARIFS DE TRANSPORT	97
12.2	COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT....	99
12.3	SERVICES COMPLÉMENTAIRES	100
	DISPOSITIF	101
	ANNEXE 1	105

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	GAINS D'EFFICIENCE AUX INVESTISSEMENTS (EXCLUANT CEUX LIÉS À LA PLANIFICATION INTÉGRÉE) - HORIZON 2008 à 2012.....	11
TABLEAU 2	GAINS D'EFFICIENCE AUX CNE - HORIZON 2008 à 2012	16
TABLEAU 3	ESTIMATION DES IMPACTS DE LA DÉCISION D-2012-021 SUR LE REVENU REQUIS 2012	30
TABLEAU 4	EXCÉDENT (DÉFICIT) DE RENDEMENT POUR LA PÉRIODE 2005-2011	40
TABLEAU 5	ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2009-2012	43
TABLEAU 6	ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2010-2012	44
TABLEAU 7	PROGRESSION DES SALAIRES DE BASE ET DU TEMPS SUPPLÉMENTAIRE 2007-2012	47
TABLEAU 8	PROGRESSION DES STOCKS ET AUTRES POUR LA PÉRIODE 2007-2012	50
TABLEAU 9	ÉVOLUTION DU BUDGET SPÉCIFIQUE POUR LA PÉRIODE 2007-2012	51
TABLEAU 10	ÉVOLUTION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS 2009-2011.....	58
TABLEAU 11	PROGRESSION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉES POUR LA PÉRIODE 2007-2012.....	59
TABLEAU 12	ÉVALUATION PAR LE TRANSPORTEUR DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION POUR 2012 À L'AIDE DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE DE LA RÉGIE.....	62
TABLEAU 13	ÉVALUATION PAR LA RÉGIE DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION POUR 2012 À L'AIDE DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE	63
TABLEAU 14	ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES 2010-2012	65
TABLEAU 15	RATIO DES RETRAITS BRUTS SUR LES MISES EN EXPLOITATION 2006-2012	69
TABLEAU 16	PROGRESSION DES FRAIS CORPORATIFS POUR LA PÉRIODE 2007-2012	72
TABLEAU 17	ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2010-2012.....	74
TABLEAU 18	ÉVOLUTION DU REVENU REQUIS 2010-2012.....	84
TABLEAU 19	IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS	87
TABLEAU 20	BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT EN 2012.....	91
TABLEAU 21	CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2012 POUR LES POSTES DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR.....	94
TABLEAU 22	TARIFS EN VIGUEUR ET TARIFS PROPOSÉS	98

LEXIQUE

ACÉ	Association canadienne de l'électricité
ATPC	Actif au titre des prestations constituées
CNE	Charges nettes d'exploitation
COPE	Committee on Performance Excellence
CRT	Cedars Rapids Transmission (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)
ÉLL	Énergie La Lièvre
ÉTC	Équivalent temps complet
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
IC	Indice de continuité
IFRS	<i>International Financial Reporting Standards</i> (normes internationales d'information financière)
IPC	Indice des prix à la consommation
NYISO	New York Independent System Operator
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
PTPC	Passif au titre des prestations constituées
RTA	Rio Tinto Alcan
SCHM	Société en commandite hydroélectrique Manicouagan
TIC	Technologies de l'information et des communications
TSO	Transmission System Operator

Abréviations et signes conventionnels

\$	dollar(s) canadien(s)
%	pour cent
G	giga (milliard) – placé devant une unité, la multiplie par 10^9
GWh	gigawattheure
k	kilo (mille) - placé devant une unité, la multiplie par 10^3
kV	kilovolt
kW	kilowatt
M	méga (million) - placé devant une unité, la multiplie par 10^6
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt
T	téra (billion) - placé devant une unité, la multiplie par 10^{12}
TWh	térawattheure

1. INTRODUCTION

[1] Le 1^{er} août 2011, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2012. La pièce B-0027, intitulée « Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de puissance », est déposée sous pli confidentiel.

[2] Le Transporteur souligne que sa demande ne comporte aucun enjeu ou nouveauté d'importance et soumet qu'une audience publique sur dossier serait appropriée.

[3] Le 4 août 2011, la Régie rend sa décision procédurale D-2011-113 et fait paraître un avis public le 6 août 2011. Cette décision prévoit la tenue d'une rencontre préparatoire le 23 janvier 2012 pour décider s'il y a lieu de procéder à une audience orale.

[4] Le 26 septembre 2011, la Régie rend sa décision D-2011-150 sur les demandes d'intervention, le cadre de la participation des intervenants, les budgets de participation et les expertises. Elle accueille également la demande de traitement confidentiel de la pièce B-0027.

[5] Le 7 octobre 2011, une rencontre technique sur les indicateurs de performance environnementale se tient aux bureaux de la Régie. Le 21 octobre 2011, le Transporteur transmet un premier rapport relatif à cette rencontre et les intervenants soumettent leurs commentaires entre les 27 octobre et 11 novembre 2011. Le Transporteur soumet son rapport final le 25 novembre 2011. Les commentaires des intervenants sur ce rapport sont transmis le 16 décembre 2011.

[6] Le 13 décembre 2011, le Transporteur dépose une demande interlocutoire afin que les tarifs proposés des services de transport pour l'année témoin, incluant ceux des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2012. Par sa décision D-2011-195, la Régie accueille cette demande le 21 décembre 2011.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[7] Le 19 janvier 2012, la Régie avise les participants qu'elle ne juge plus utile de tenir une rencontre préparatoire pour décider s'il y a lieu de tenir une audience orale. Elle juge avoir à sa disposition suffisamment d'éléments pour lui permettre de rendre une décision sur la base de la preuve écrite au dossier. Par ailleurs, la Régie demande à tout participant jugeant nécessaire de procéder au contre-interrogatoire d'un autre participant en audience orale, de lui en faire part, ainsi que des motifs au soutien de sa demande au plus tard le 24 janvier 2012.

[8] Le 24 janvier 2012, l'UC demande à la Régie l'autorisation de contre-interroger verbalement les témoins du Transporteur sur deux sujets. Le 27 janvier 2012, la Régie informe les participants qu'elle ne tiendra pas d'audience sur les questions soumises par l'UC. Elle invite toutefois cette dernière à réserver ses commentaires et suggestions à cet égard dans le cadre d'une demande ultérieure du Transporteur.

[9] Le 7 février 2012, le Transporteur transmet son argumentation écrite, à laquelle les intervenants répondent entre les 9 et 14 février 2012. Le Transporteur transmet sa réplique le 20 février 2012, date à laquelle sa demande est prise en délibéré.

[10] La présente décision porte sur la demande de modification des tarifs et conditions des services de transport à compter du 1^{er} janvier 2012.

2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

2.1 EFFICIENCE

[11] La démarche d'efficacité, mise sur pied en 2007, vise à assurer une planification et un suivi centralisés des activités reliées à la performance. Cette démarche intégrée favorise une façon uniforme d'identifier les économies potentielles de coûts des différents projets d'efficacité, d'analyser la gestion des risques pouvant en découler et de s'assurer de la réalisation de ces projets de façon optimale. Elle comporte deux axes, soit l'optimisation des investissements et la diminution des charges nettes d'exploitation (CNE).

2.1.1 GAINS D'EFFICIENCE DE 2008 À 2012

Optimisation des investissements

[12] Compte tenu de leur importance relative dans la base de tarification, l'optimisation des investissements constitue l'axe central de la démarche d'efficacité du Transporteur.

[13] Le Transporteur présente, au tableau 1, le suivi des gains d'efficacité réalisés et prévus aux investissements sur l'horizon 2008 à 2012, en sus des gains générés par les investissements évités déjà fournis à titre d'exemples dans ses demandes tarifaires antérieures, en lien avec le déploiement du projet de Planification intégrée.

TABLEAU 1
GAINS D'EFFICIENCE AUX INVESTISSEMENTS (EXCLUANT CEUX LIÉS À LA
PLANIFICATION INTÉGRÉE) - HORIZON 2008 À 2012

En millions de dollars

	<i>Gains réalisés</i>			<i>Gains prévus</i>	
	2008	2009	2010	2011	2012
Optimisation des investissements					
Télémaintenance (projet Imagine)			0,3	1,2	3,8
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement				9,9	4,5
Mise en place d'ateliers de remise à neuf ⁽¹⁾	2,3	2,0	1,6	s.o.	s.o.
Gouvernance des TI	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Gains totaux aux investissements (excluant Planification intégrée)	12,3	12,0	11,9	21,1	18,3

⁽¹⁾ : Cette mesure a été revue et le processus d'approvisionnement et de remplacement des disjoncteurs est dorénavant couvert par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

Source : Pièce B-0057, tableau R1.1, page 3.

[14] En 2010, le Transporteur a réalisé des gains d'efficacité totaux aux investissements (excluant les investissements évités) de 11,9 M\$. Les gains d'efficacité totaux aux investissements prévus s'élèvent à 21,1 M\$ pour 2011 et à 18,3 M\$ pour 2012.

[15] Le Transporteur précise que, étant donné les divers enjeux techniques et économiques qui y sont rattachés, le projet des ateliers de remise à neuf est désormais intégré au projet relatif à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement. Ce projet vise l'ensemble du matériel stratégique des postes et tous les fournisseurs du Transporteur.

[16] À la demande de la Régie, le Transporteur fait rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements. Il indique que les résultats de la planification intégrée des interventions en pérennité et en croissance se sont avérés concluants et font maintenant partie de ses façons de faire en matière de planification. La gestion intégrée a permis au Transporteur de vérifier l'efficacité des efforts en termes d'investissements évités. De ce fait, il ne lui apparaît plus opportun de suivre les investissements évités.

[17] Le Transporteur souligne que les pratiques ou projets d'efficience n'amènent pas toujours des gains uniformes dans le temps et que, dans le cas de plusieurs pratiques, les gains propres à chacune d'entre elles sont difficiles à capter. Ces constats militent en faveur d'une appréciation plus globale de son efficience qui tienne compte des défis liés à la gestion d'investissements à la hausse et qui soit évaluée dans une perspective plus large dégageant les tendances plutôt qu'une évaluation ponctuelle des résultats.

[18] Le Transporteur a également poursuivi sa réflexion sur son efficience dans ses échanges avec d'autres entreprises d'électricité dans le cadre notamment de sa participation aux travaux du Committee on Performance Excellence (COPE) de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ).

[19] Cette réflexion amène le Transporteur à proposer à la Régie un suivi permettant de faire l'analyse de son efficience avec une vision d'ensemble plus globale, basée notamment sur des indicateurs reconnus par le COPE, et permettant une appréciation plus optimale de sa performance et de son efficience.

[20] En s'appuyant sur un principe² établi par le COPE, le Transporteur estime que la Régie devrait évaluer son efficience et sa performance dans son ensemble par l'examen de ses résultats quant aux coûts et à la fiabilité, comparés à ceux d'un groupe d'entreprises de service public d'électricité. Les indicateurs retenus quant aux coûts et à la fiabilité sont les suivants :

² Pièce B-0008, page 10.

- l'indicateur T-SAIDI du COPE relatif à la fiabilité de service mesurée par la durée moyenne d'interruption de service (minutes) lié au réseau de transport;
- l'indicateur, en pourcentage, relatif aux coûts par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels³.

[21] À cette évaluation d'ensemble, le Transporteur suggère que la Régie pourrait ajouter le suivi des aspects suivants :

- En ce qui a trait à la dimension d'efficacité consistant à effectuer un choix judicieux des investissements à réaliser, la Régie pourrait suivre les résultats de l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque tel qu'illustré par le Transporteur dans sa preuve⁴;
- En ce qui a trait à la dimension d'efficacité liée à la sécurisation des ressources requises pour réaliser les investissements, la Régie pourrait suivre l'évolution de pratiques gagnantes importantes du Transporteur, par exemple la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, en les évaluant sur un horizon plus large et tendanciel, plutôt qu'en effectuant une évaluation ponctuelle des résultats;
- En ce qui a trait à la dimension portant sur l'efficacité en gestion des projets d'investissements, la Régie pourrait suivre, comme elle le fait d'ailleurs déjà, l'efficacité du Transporteur dans le cadre de ses demandes d'autorisation des projets de 25 M\$ et plus, ses demandes tarifaires, ses demandes de budgets d'investissements pour les projets de moins de 25 M\$ et ses rapports annuels à la Régie.

[22] Le Transporteur constate que la mesure des gains d'efficacité par projet, sur une base annuelle, représente un exercice complexe, car il est difficile de compiler les gains associés à chaque projet sans en faire un double comptage. Il indique qu'il poursuivra à l'interne les suivis liés aux pratiques gagnantes toujours en cours au niveau des investissements, dont la télémaintenance (IMAGINE) et la réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement, en vue d'assurer que ces projets continueront de procurer des gains d'efficacité additionnels dans le futur.

³ Les coûts comprennent les coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité.

⁴ Pièce B-0008, page 13, figure 3.

[23] L'UMQ appuie la proposition du Transporteur quant à l'utilisation d'un indicateur global pour l'évaluation de sa performance d'optimisation des investissements, sous réserve du maintien du suivi spécifique des gains d'efficacité par chantier. Par ailleurs, elle recommande la mise en place de deux indicateurs globaux, soit les coûts d'investissements et l'acuité de ses prévisions ainsi que sa performance en matière de mises en exploitation.

[24] L'ACEFO, l'ACEFQ, la FCEI et l'UC n'appuient pas la proposition du Transporteur visant un indicateur global. Ces intervenantes considèrent que l'approche comparative proposée ne permet pas de suivre l'évolution de la performance du Transporteur en matière de rentabilité et de coûts des investissements d'année en année. Elles recommandent le maintien du suivi spécifique des gains d'efficacité aux investissements par chantier. La FCEI recommande également d'y inclure tout nouveau chantier que pourrait initier le Transporteur en matière d'optimisation des investissements.

[25] La Régie est d'avis que, à l'exclusion du projet d'efficacité de la planification intégrée du réseau, la mesure des gains par chantier d'efficacité aux investissements existants ou à venir, constitue toujours un instrument pertinent pour effectuer le suivi de la performance du Transporteur quant à l'optimisation des investissements. Elle constate que malgré son degré de complexité, le Transporteur entend poursuivre le suivi des gains d'efficacité de ces chantiers à l'interne. La Régie maintient le suivi des gains par chantier d'efficacité aux investissements.

[26] **La Régie prend acte de l'intégration du projet d'efficacité d'atelier de remise à neuf avec le projet de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.** Les gains d'efficacité de ces deux projets seront dorénavant rapportés conjointement.

[27] **En ce qui a trait au projet d'efficacité de la planification intégrée du réseau et des investissements évités en découlant, la Régie prend acte des conclusions du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements.**

[28] La Régie considère que, dans un contexte de forte augmentation des investissements en pérennité et en croissance au cours des prochaines années, l'intégration du réseau accroît la complexité d'évaluer les gains d'efficacité découlant d'un projet d'investissement particulier en termes d'investissements évités. Conséquemment, la Régie ne maintient pas le suivi des investissements évités.

[29] La Régie retient la proposition de suivi du Transporteur quant à l'approche globale de l'efficacité aux investissements. Cette approche s'inscrit dans un exercice de balisage que le Transporteur a réalisé au sein de l'ACÉ (COPE) et permet d'apprécier la performance du Transporteur sur le plan des coûts du service de transport et de la fiabilité de son réseau.

[30] La Régie ne retient pas à ce stade-ci, la proposition de l'UMQ visant l'introduction de deux nouveaux indicateurs de performance aux investissements. Elle est d'avis qu'elle dispose de suffisamment d'informations pour évaluer l'acuité des prévisions en matière d'investissement et des mises en exploitation du Transporteur.

[31] La Régie demande au Transporteur d'intégrer à son prochain dossier tarifaire les éléments retenus du suivi proposé quant à l'approche globale de l'efficacité aux investissements, en remplacement de l'estimation des investissements évités.

[32] La Régie demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, selon le format du tableau R1.1, pièce B-0057, page 3, la ventilation détaillée des gains d'efficacité pour chacun des chantiers d'efficacité aux investissements en cours pour l'année 2011.

Optimisation des charges nettes d'exploitation

[33] L'optimisation des charges nettes d'exploitation constitue le second axe de la démarche d'efficacité du Transporteur. Le tableau 2 présente la ventilation des gains d'efficacité réalisés par chantier pour la période 2008 à 2010 et les gains prévus, par domaine d'optimisation, pour 2011 et 2012.

TABLEAU 2
GAINS D'EFFICIENCE AUX CNE - HORIZON 2008 À 2012

En millions de dollars

	<i>Gains réalisés</i>			<i>Gains prévus</i>	
	2008	2009	2010	2011	2012
Optimisation des charges - Maintenance					
Ratio d'encadrement du support en territoire	0,6				
Maîtrise de la végétation (Gains réinvestis)	1,3				
Augmentation des intervalles de maintenance (NPCC) - gains réinvestis	1,4				
Montants réinvestis	(2,7)				
Stratégie de maintenance et autres mesures connexes	-	3,3	4,8	5,2	
	0,6	3,3	4,8	5,2	
Optimisation des charges - Exploitation					
Téléconduite du réseau - Centre de téléconduite	1,1				
Optimisation de l'exploitation des installations	1,3				
Plan d'évolution de l'exploitation et autres mesures connexes	-	0,8	1,0	1,6	
	2,4	0,8	1,0	1,6	
Optimisation des charges - Activités de soutien					
Optimiser les coûts d'opération TI - Fusion des centres informatiques	1,8				
Centralisation des besoins TI - services professionnels	0,5				
Centralisation des besoins TI - matériel informatique et bureautique	0,5				
Optimisation des activités de soutien et autres mesures connexes	-	1,9	3,5		
Efficience des fournisseurs internes	-	-	1,5		
	2,8	1,9	5,0	9,6	
Gains d'efficience aux CNE, pour mesures en cours dans l'année visée	5,8	6,0	10,8	16,4	6,6
dc Efficience paramétrique (1%)	5,8	6,0	6,3	6,4	6,6
Efficience additionnelle 2010-2011	-	-	4,5	10,0	-
Récurrence des gains d'efficience réalisés antérieurement à l'année visée					
dc Récurrences sur efficience paramétrique (1%)		5,4	11,4	17,7	24,1
Récurrence sur efficience additionnelle 2010-2011		-	-	4,5	14,5
		5,4	11,4	22,2	38,6
Gains d'efficience aux CNE, incluant récurrence des mesures antérieures	5,8	11,4	22,2	38,6	45,2

Source : Pièces B-0008, tableau 1, page 17 et B-0057, tableau R2.1, page 6.

[34] Le Transporteur précise avoir procédé au regroupement des différents chantiers d'efficience par domaine d'optimisation pour ainsi éliminer les possibles chevauchements dans l'évaluation de leurs gains. Cette façon de mesurer les gains garantit, selon le Transporteur, l'intégrité et la bonne évaluation des montants liés à chaque domaine. Ainsi, il entend rendre compte des gains d'efficience réalisés sur cette base et non plus par chantier d'efficience.

[35] Les gains d'efficience réalisés en 2010 et prévus pour 2011 couvrent trois domaines d'optimisation.

[36] Dans le domaine de la maintenance, l'introduction d'une nouvelle approche axée sur le risque et son intégration à la planification et à l'évolution des systèmes de technologie de l'information a permis au Transporteur de réaliser des gains d'efficacité récurrents de l'ordre de 4,8 M\$ en 2010 et des gains prévus de 5,2 M\$ en 2011.

[37] Dans le domaine de l'exploitation, les mesures d'optimisation de l'organisation du travail ainsi que la revue des programmes de formation ont permis de réduire les coûts associés à ces activités et de réaliser des gains d'efficacité récurrents de l'ordre de 1,0 M\$ en 2010 et des gains prévus de 1,6 M\$ en 2011.

[38] Quant au domaine des activités de soutien et autres mesures connexes, les mesures prises par le Transporteur ont permis de réaliser des gains d'efficacité récurrents de l'ordre de 5,0 M\$ en 2010 et des gains prévus de 9,6 M\$ en 2011.

Suivi relatif aux gains d'efficacité aux CNE par chantier

[39] La Régie est d'avis que, bien qu'il puisse exister certains chevauchements dans la mesure des gains des chantiers d'efficacité liés à un même domaine d'optimisation, la communication des gains d'efficacité par chantier demeure une information essentielle à l'appréciation de la démarche d'efficacité aux CNE du Transporteur. La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur ne lui permet pas d'apprécier correctement ses efforts quant à sa démarche d'efficacité. Elle maintient donc le suivi des gains d'efficacité par chantier.

[40] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, la ventilation de gains d'efficacité réalisés par chantier en cours pour les années 2010 et 2011.**

[41] **La Régie demande également au Transporteur de mettre à jour le suivi, sur une base cumulative, des gains d'efficacité obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficacité, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant.**

Objectif d'efficience

[42] Le Transporteur rappelle que le contexte dans lequel il évolue en 2012 est similaire à celui observé au cours des dernières années. Aucun changement significatif n'a été observé dans sa structure de coûts entre 2010 et 2012. Environ 75 % des revenus requis du Transporteur proviennent du coût de ses investissements.

[43] De plus, le niveau d'efficience qu'il pense pouvoir livrer ne doit pas se faire au détriment de la qualité, de la fiabilité du service ou de la satisfaction de sa clientèle.

[44] Le Transporteur soumet que, pour 2012, le maintien de l'objectif de gains d'efficience à son niveau actuel de 1 % des CNE dont la gestion est sous son contrôle lui permet d'assurer cet équilibre tout en offrant la possibilité de faire encore mieux, sans pour autant compromettre la fiabilité de son service.

[45] Le Transporteur rappelle que dans le cadre de l'application de sa formule paramétrique, aucun changement significatif n'a été observé dans sa structure de coûts. De plus, le Transporteur indique qu'il lui importe de disposer d'une flexibilité dans la gestion et la réalisation des gains d'efficience attendus. En conséquence, le Transporteur réitère qu'il est résolument engagé dans une démarche d'efficience structurée visant l'amélioration continue de ses processus de travail et considère juste et raisonnable de maintenir l'objectif global de gains d'efficience sur les CNE sous son contrôle de gestion à 1 % pour l'année témoin 2012.

[46] Le Transporteur indique que les gains d'efficience réalisés aux charges en 2010 ont atteint globalement un montant de 10,8 M\$, soit 4,5 M\$ de plus que la cible originale de 6,3 M\$ correspondant à 1 % des CNE sous son contrôle de gestion. Pour 2011, le Transporteur prévoit réaliser des gains de l'ordre de 16,4 M\$, soit 10 M\$ de plus que la cible originale de 6,4 M\$ présentée dans la demande tarifaire 2011⁵. Des gains d'efficience additionnels récurrents de 14,5 M\$ sont donc anticipés pour les années à venir, en sus de son objectif d'efficience de 1 %.

⁵ Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, page 18.

[47] L'ACEFO et l'ACEFQ considèrent que l'objectif de gains d'efficience sur les CNE est trop bas. L'ACEFQ est d'avis que l'absence de changement dans la structure de coût du Transporteur ne peut justifier le maintien de cet objectif et suggère qu'il soit relevé à 2 %. L'ACEFO souligne que le Transporteur démontre, sur la base des gains d'efficience additionnels, être en mesure de faire mieux que l'objectif d'efficience fixé. Dans ce contexte, une révision de l'objectif devrait être envisagée afin de placer l'entreprise sur les limites de ses frontières d'efficience.

[48] La Régie constate que le Transporteur a été en mesure de générer des gains d'efficience récurrents de 4,5 M\$ en sus de son objectif de 1 % en 2010. En 2011, le Transporteur anticipe des gains d'efficience additionnels récurrents de 10 M\$, soit un total de gains additionnels récurrents de 14,5 M\$ pour les années à venir.

[49] La Régie constate que le Transporteur a été en mesure de réaliser les gains d'efficience additionnels récurrents au niveau des CNE, alors que sa structure de coûts est demeurée inchangée et qu'il dispose déjà de toute la flexibilité requise dans la gestion de ses CNE.

[50] **Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'augmenter la cible d'efficience à 2 % pour l'année témoin 2012.** Ce faisant, elle limite l'augmentation de la cible à un niveau moindre que celui qu'aurait permis l'ensemble des gains d'efficience additionnels prévus. La Régie considère que cette augmentation n'affectera pas la flexibilité de gestion du Transporteur.

2.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE

2.2.1 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

[51] Dans sa décision D-2011-039, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans sa prochaine demande tarifaire, son rapport sur la possibilité de remplacer les indicateurs environnementaux actuels et, le cas échéant, d'en proposer de nouveaux⁶.

⁶ Dossier R-3738-2010, page 23.

[52] La Régie indique s'attendre à ce que les indicateurs proposés par le Transporteur permettent de suivre les enjeux environnementaux ayant un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs, sans toutefois faire double emploi avec ceux qui font déjà l'objet de rapports ou suivis par d'autres instances compétentes.

[53] Le Transporteur dépose son rapport sur les indicateurs de la performance environnementale (IPE) dans le présent dossier. Il précise le cadre d'analyse qu'il a utilisé pour formuler sa proposition. Il indique avoir tenu compte des indicateurs suggérés par les intervenants dans la formulation de sa proposition.

[54] Le 25 novembre 2011, le Transporteur dépose la version finale de son rapport⁷ qui contient une contre-proposition et intègre les commentaires des intervenants.

[55] Cette contre-proposition s'articule autour du suivi de trois IPE liés aux enjeux ou objectifs environnementaux suivants :

- (i) Maîtrise intégrée de la végétation (MIV) dans les emprises de lignes de transport, soit la superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et superficie totale des emprises à entretenir;
- (ii) Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM), soit les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM;
- (iii) Gestion des déversements accidentels, soit le nombre de déversements accidentels dans l'environnement selon leur importance en litres (ceux de moins de 100 litres, ceux entre 100 et 4 000 litres et ceux plus de 4 000 litres) ainsi que le taux de récupération des déversements.

[56] Le Transporteur complète sa proposition en fournissant les résultats des IPE proposés ainsi qu'une brève analyse pour la période de 2007 à 2010.

[57] La Régie constate que le Transporteur s'est conformé aux dispositions de la décision D-2011-039. La proposition du Transporteur répond globalement aux besoins de la Régie et aux attentes exprimées par les intervenants.

⁷ Pièce B-0081, pages 6 et 7.

[58] La Régie retient la proposition telle que formulée par le Transporteur dans son rapport final. Elle demande au Transporteur de présenter le résultat des trois indicateurs proposés, en remplacement des trois indicateurs précédents, et d'en faire l'analyse dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire.

2.2.2 RÉSULTATS DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

[59] Dans sa décision D-2010-032⁸, la Régie demandait au Transporteur de mettre à jour, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, l'analyse des neuf indicateurs de performance et d'y intégrer l'indicateur de coûts des nouveaux investissements.

[60] Le Transporteur indique que l'indice de satisfaction de la clientèle a poursuivi sa progression en 2010, tant au niveau de la charge locale que de la clientèle point à point. Il en est de même pour la fiabilité de service sur l'ensemble du réseau alors que, comparativement à la moyenne des années précédentes, la durée moyenne des interruptions et l'IC-Transport se sont améliorés. Cette situation reflète le retour à la normale après l'interruption de service résultant d'un verglas qui a affecté la Gaspésie en 2009 et d'une meilleure gestion des travaux programmés. Par ailleurs, le Transporteur souligne ses efforts pour limiter la croissance de ses coûts en deçà de l'inflation. Le coût des immobilisations est toutefois en légère hausse, reflétant la mise en service d'immobilisations en 2010.

[61] Le Transporteur aborde enfin l'analyse de l'indicateur retenu aux fins de l'analyse des nouveaux investissements, i.e. coût total/valeur totale de l'actif. Pour les investissements en lignes de transport, l'indicateur indique une croissance en 2010, qui reflète l'évolution des coûts attribuables à l'investissement de la ligne Chénier-Outaouais. Pour les investissements dans les postes, l'indicateur suggère un retour à la moyenne après une légère hausse en 2009, imputable à la mise en service du poste de l'Outaouais.

[62] L'ACEFO considère que l'analyse actuelle reposant sur une comparaison des coûts ajustés sur l'indice des prix à la consommation (IPC) devrait être revue. Pour l'intervenante, les indicateurs d'efficience représentés par les ratios des coûts en fonction de la capacité du réseau de transport en MW devraient refléter plus adéquatement la situation de rendement d'échelle croissant résultant de statut de monopole naturel du

⁸ Dossier R-3706-2009.

Transporteur. Elle est d'avis que le fait de maintenir les coûts sous la croissance de l'IPC est insuffisant et recommande à la Régie de fixer une cible à atteindre pour les indicateurs de coût.

[63] L'ACEFQ suggère que la performance du Transporteur soit évaluée en isolant les facteurs de variation de coûts qui sont hors de son contrôle. L'intervenante considère que l'utilisation de l'IPC comme référence pour analyser l'évolution des coûts unitaires du Transporteur n'est pas adéquate.

[64] L'UMQ reconnaît l'amélioration des résultats de certains indicateurs. Elle souligne, par ailleurs, que le Transporteur doit améliorer le contrôle de ses coûts. L'intervenante réitère également ses recommandations sur la portée, le niveau et la justification des cibles à atteindre, en lien avec certains objectifs corporatifs.

[65] La Régie considère que l'analyse des indicateurs de performance présentée par le Transporteur permet de faire ressortir les principaux facteurs ayant contribué à sa performance en 2010. Elle est d'avis que les informations fournies sur la fiabilité du réseau sont suffisantes et expliquent les variations observées. Quant à l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'IPC annuel, la Régie est d'avis que cet exercice simple d'application demeure une base de référence acceptable permettant d'apprécier globalement la performance du Transporteur.

[66] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour, lors de sa prochaine demande tarifaire, l'analyse produite au présent dossier. Elle s'attend à ce que le Transporteur complète son analyse en y intégrant les indicateurs environnementaux retenus dans la présente décision.

[67] Elle demande également au Transporteur de mettre à jour, lors de sa prochaine demande tarifaire, les tableaux présentés à l'annexe 1 de la pièce B-0010, pages 34 et 35.

2.3 BALISAGE

[68] En 2010, le Transporteur a participé aux balisages externes de PA Consulting, du COPE de l'ACÉ et du Transmission System Operator (TSO).

[69] Le Transporteur présente les résultats des balisages de PA Consulting pour la période 2005 à 2009, du COPE pour la période 2004 à 2009, ainsi que ceux de TSO pour la période 2007 à 2009.

2.3.1 PA CONSULTING

[70] Le Transporteur a participé en 2010 à tous les volets du balisage de PA Consulting qui le concernent, soit ceux portant sur les lignes de transport, les postes de transport et les postes satellites. Les autres participants au balisage comprennent des entreprises canadiennes et américaines.

[71] Les résultats de ces balisages ont trait aux indicateurs de coûts relatifs aux lignes et aux postes ainsi qu'aux indicateurs de fiabilité.

[72] En matière de lignes de transport, le Transporteur se compare à la moyenne de la performance des participants pour les indicateurs relatifs aux dépenses totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en investissements, exprimées en fonction de la valeur de l'actif « Lignes ». Pour chacun de ces indicateurs, la performance du Transporteur est généralement meilleure que la moyenne des participants. Bien que les ratios observés au niveau de la moyenne des participants se soient nettement améliorés en 2009, les résultats du balisage font ressortir que le Transporteur se situe toujours parmi les entreprises présentant la meilleure performance.

[73] En ce qui a trait aux postes, la tendance observée des indicateurs de coûts exprimés en fonction de la valeur brute de l'actif « Postes » suggère une performance du Transporteur généralement meilleure que la moyenne des entreprises sondées.

[74] Le ratio des dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur est, quant à lui, systématiquement plus élevé que la moyenne des pourcentages obtenus par les participants. Le Transporteur explique cette situation par les particularités géographiques de son réseau qui requièrent l'utilisation de nombreux paliers de conversion de tension et la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes.

[75] Le Transporteur présente également sa performance par rapport à la moyenne des participants pour les indicateurs relatifs aux dépenses par MVA pour les postes. Les indicateurs sont généralement supérieurs à la moyenne des pourcentages des participants. En 2008 et 2009, la performance du Transporteur quant aux dépenses totales et d'investissements par MVA a été meilleure que la moyenne des participants. En 2009, la mise en service de la phase 1 de l'interconnexion avec l'Ontario a occasionné peu d'augmentation de MVA.

[76] En ce qui a trait aux indicateurs de fiabilité, mesurés par les interruptions de service en durée et en fréquence, tant pour la contribution des lignes que celle des postes, la performance du Transporteur s'améliore dans l'ensemble entre 2005 et 2008. La détérioration observée en 2009 est imputable à des conditions climatiques exceptionnelles, dont le verglas en Gaspésie.

2.3.2 COPE

[77] Le Transporteur présente la mise à jour, pour 2009, des indicateurs de coûts et de fiabilité.

[78] Le Transporteur souligne que son indicateur des coûts d'exploitation par rapport à la valeur des immobilisations est en hausse en 2009, tout comme pour l'ensemble des participants, mais demeure inférieur à la moyenne de coûts des participants. La même tendance a été observée pour l'indicateur relatif au coût total exprimé en fonction de la capacité à la pointe.

[79] Pour ce qui est des indicateurs de fiabilité, la performance du Transporteur est généralement meilleure que la moyenne des résultats des compagnies participantes. Les conditions climatiques particulières en Gaspésie expliquent la détérioration de l'indice de fiabilité observée en 2009.

[80] Par ailleurs, en réponse à la demande de la Régie⁹, le Transporteur fait rapport sur l'état d'avancement relatif au développement d'indicateurs globaux pondérés auxquels il avait fait référence dans sa demande R-3669-2008¹⁰. Le Transporteur indique que les participants se sont entendus sur deux des trois dimensions à retenir pour les indicateurs globaux pondérés, soit les coûts et la fiabilité. La dimension relative à la sécurité est toujours en développement. De plus, la pondération des différentes dimensions n'a pas encore fait consensus. Le Transporteur rappelle qu'il présente, dans le cadre de l'efficacité aux investissements, un indicateur qui combine les deux dimensions retenues. Il note enfin que la tendance de l'industrie est d'utiliser des figures à deux dimensions pour les représenter.

2.3.3 TSO

[81] Le Transporteur participe depuis plusieurs années à un balisage du processus « Contrôler les mouvements d'énergie ».

[82] La participation des entreprises au groupe de balisage TSO est assujettie à la signature d'une entente de confidentialité portant sur la non-divulgence des données des autres entreprises.

[83] Le Transporteur mentionne qu'en 2009 l'indicateur mesurant les coûts par rapport au facteur de complexité du réseau s'est amélioré. La récession de 2009 et la diminution observée de l'énergie transitée auront cependant contribué à une légère dégradation de l'indicateur. Toutefois, même dans ce contexte difficile, le ratio du Transporteur se compare avantageusement à celui des autres transporteurs.

2.3.4 CONCLUSION SUR LE BALISAGE

[84] La Régie est satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur. **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour cette analyse dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.**

⁹ Décision D-2011-039, dossier R-3738-2010, page 28.

¹⁰ Dossier R-3669-2008, page 9.

3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

[85] Le Transporteur présente un sommaire des principes réglementaires et des conventions comptables pertinents à sa demande. En plus des conventions déjà reconnues par la Régie dans ses décisions antérieures¹¹, le Transporteur présente les ajouts et les modifications aux conventions comptables afin qu'elles reflètent les nouvelles normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que les demandes spécifiques de la Régie.

3.1 LES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

[86] Les principes réglementaires sur lesquels le Transporteur appuie sa demande ont trait à la présentation des données, l'année témoin et l'année tarifaire, la base de tarification, la structure du capital, l'identification et la séparation des activités non réglementées ainsi que le prix de cession.

3.2 LES MÉTHODES COMPTABLES

[87] Le 1^{er} janvier 2011, les IFRS sont entrées en vigueur au Canada en remplacement des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les entreprises ayant une obligation d'information du public.

[88] Toutefois, le Conseil des normes comptables (CNC) a autorisé les entités à tarifs réglementés à reporter la date de mise en œuvre des IFRS au 1^{er} janvier 2012. Hydro-Québec, étant une entité admissible aux fins de ce report, a continué ainsi d'appliquer, en 2011, les normes comptables en vigueur avant le passage aux IFRS, soit les PCGR canadiens.

¹¹ Pièce B-0013, page 6.

[89] Les principales méthodes utilisées par le Transporteur pour établir les valeurs des diverses composantes de son coût de service reposent sur les conventions, méthodes et règles suivantes :

- Jusqu'au 31 décembre 2011, les principales conventions comptables appliquées en vertu des PCGR au Canada aux fins des états financiers consolidés d'Hydro-Québec;
- À partir du 1^{er} janvier 2012, les principales conventions comptables appliquées en vertu des IFRS aux fins des états financiers consolidés d'Hydro-Québec;
- Les méthodes établies par la Régie dans ses décisions antérieures ainsi que celles proposées pour 2012;
- Les règles établies par Hydro-Québec pour sa gestion financière et la comptabilité de gestion de ses unités administratives.

[90] Ainsi, pour l'année témoin projetée 2012, les conventions comptables servant de base au Transporteur reposent sur les IFRS. Pour l'année de base et l'année historique, les conventions comptables servant de base sont décrites dans les notes afférentes aux états financiers consolidés du rapport annuel 2010 d'Hydro Québec.

3.3 IFRS

[91] Après l'analyse de l'impact des IFRS entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2012, le Transporteur indique que quatre de ces normes ont des impacts sur sa comptabilité réglementaire. Il s'agit des normes IAS 16 « Immobilisations corporelles », IAS 19 « Avantages du personnel », IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels » ainsi que IFRIC 1 « Variation des passifs existants relatifs au démantèlement ou à la remise en état et des autres passifs similaires ».

[92] La norme IAS 16 a déjà été examinée dans le dossier R-3703-2009. Dans sa décision D-2010-020, la Régie a accepté la demande conjointe du Transporteur et d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) de passer à la méthode de l'amortissement linéaire à compter du 1^{er} janvier 2010. Cette méthode est donc utilisée par le Transporteur dans le présent dossier.

[93] Le 22 juin 2011, le Transporteur et le Distributeur ont déposé une demande conjointe¹² visant à intégrer les autres modifications découlant du passage aux IFRS à compter du 1^{er} janvier 2012.

[94] Bien que les modifications demandées étaient tributaires d'une décision de la Régie qui était à venir, le Transporteur a, dans la présente demande tarifaire, d'une part maintenu le traitement réglementaire de la charge de désactualisation plutôt que d'utiliser celui visé par la norme IAS 37 et, d'autre part, reflété les impacts de l'adoption des normes IAS 19 et IFRIC 1. En ce qui a trait à la norme IAS 19, il a reflété au présent dossier la proposition de création d'un nouvel « Actif réglementaire ATPC/PTPC » (actifs et passifs au titre des prestations constituées) qu'il a inscrit à sa base de tarification, ainsi que son amortissement sur 12 ans.

[95] La Régie présente ci-après, de façon sommaire, les conclusions relatives à trois normes, émises dans sa décision D-2012-021 rendue le 2 mars 2012 dans le dossier R-3768-2011.

IAS 19 « Avantages du personnel »

« [137] [...] « la Régie approuve l'application de la norme IAS 19 aux fins réglementaires, accepte le retrait de l'ATPC/PTPC [actif au titre des prestations constituées et passif au titre des prestations constituées] des bases de tarification respectives du Transporteur et du Distributeur et refuse la création d'un actif réglementaire au 1^{er} janvier 2012 correspondant aux soldes de l'ATPC/PTPC du 31 décembre 2011 ainsi que la dépense d'amortissement associée.

[138] La Régie autorise une exception reliée aux coûts des services passés non amortis au 31 décembre 2011 et permet la récupération de la totalité des quotes-parts respectives du Transporteur et du Distributeur à cet égard dans leurs revenus requis 2012. »

¹² Dossier R-3768-2011.

IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »

« [31] La Demanderesse indique qu'en vertu de la norme IAS 37, ce passif [passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation] sera calculé de façon similaire à celle applicable sous les PCGR [principes comptables généralement reconnus] canadiens, sauf pour la présentation de la charge de désactualisation. Selon les IFRS, la charge de désactualisation doit être présentée avec les frais financiers, alors que sous les PCGR canadiens, cette charge de désactualisation est présentée dans les charges d'exploitation.

[...]

[47] [...] conformément à la norme IAS 37, la Régie ordonne au Transporteur et au Distributeur de présenter la charge de désactualisation avec les coûts d'emprunt à partir du 1^{er} janvier 2012. »

IFRIC 1 « Variation des passifs existants relatifs au démantèlement ou à la remise en état et des autres passifs similaires »

« [53] La Régie accepte que le passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation soit réévalué à la suite d'une modification du taux d'actualisation, ce traitement étant conforme à la norme IFRIC 1. »

[96] La Régie présente au tableau 3 une estimation des impacts de la décision D-2012-021 sur le revenu requis 2012.

TABLEAU 3
ESTIMATION DES IMPACTS DE LA DÉCISION D-2012-021 SUR LE REVENU REQUIS 2012

<i>En millions de dollars</i>	<i>Demande R-3777-2011</i>	<i>Décision D-2011-021</i>	<i>Ajustements</i>
IAS 19 « Avantages du personnel »			
Étalement de la radiation du solde ATPC/PTPC (12 ans)	21,8	-	(21,8)
Recouvrement intégral du coût non amorti des services passés		27,9	27,9
Rendement sur la base de tarification ¹	(1,7)	(18,7)	(17,0)
Impacts indirects			
Coût de retraite	7,1	7,1	-
Avantages complémentaires à la retraite	(5,3)	(5,3)	-
Impact sur le revenu requis 2012	21,9	11,0	(10,9)
IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »			
Charge de désactualisation	0,2	-	(0,2)
IFRIC 1			
« Variation des passifs existants relatifs au démantèlement ou à la remise en état et des autres passifs			
Modifications du taux d'actualisation	(0,1)	(0,1)	-
Total des ajustements	22,0	10,9	(11,1)

Note 1 : Le taux de rendement sur la base de tarification de 7,175 % selon la demande initiale a été révisé à 6,838 % selon la pièce B-0088, page 5.

Source : Tableau établi à partir de la décision D-2012-021, pages 10, 12 et 32 à 34.

[97] Pour ce qui est de la norme IAS 37, la Régie, dans sa décision D-2012-035 relative au dossier tarifaire du Distributeur, accepte cependant que la comptabilisation de la charge de désactualisation en coûts d'emprunts soit effectuée à compter du prochain dossier tarifaire, plutôt qu'à compter du 1^{er} janvier 2012¹³.

[98] **Dans le présent dossier, afin d'uniformiser la pratique réglementaire liée à la charge de désactualisation du Transporteur avec celle du Distributeur, la Régie demande au Transporteur de comptabiliser cette charge en coûts d'emprunt, à compter du 1^{er} janvier 2013 et d'en tenir compte pour le calcul du coût moyen de la dette.**

¹³ Décision D-2012-035, dossier R-3776-2011, page 6.

[99] À l'exception de la charge de désactualisation, la Régie demande au Transporteur d'intégrer les ajustements requis par la décision D-2012-021 dans le présent dossier.

3.4 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF AUX COÛTS DE MISES EN SERVICE DE PROJETS NON AUTORISÉS

[100] Dans sa décision D-2011-039¹⁴, la Régie autorisait la pratique comptable réglementaire selon laquelle, dans l'éventualité où un projet n'est pas autorisé avant la décision sur une demande tarifaire, le Transporteur serait en mesure d'inscrire, dans un compte de frais reportés (CFR) hors base, les montants afférents aux mises en service prises en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée.

[101] Le Transporteur présente une proposition relative aux modalités de dispositions de ce compte.

[102] Dans le cas où l'autorisation d'un projet est obtenue avant le dépôt du dossier tarifaire subséquent, et en temps opportun pour permettre une intégration au revenu requis, le Transporteur propose de refléter les coûts afférents au projet au revenu requis de l'année témoin.

[103] Dans le cas où l'autorisation est obtenue au-delà des délais permettant leur intégration au revenu requis de l'année témoin, soit après le dépôt de la demande tarifaire subséquente, le Transporteur propose de refléter les coûts afférents au projet au revenu requis de l'année témoin lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par la Régie à la suite de sa décision préliminaire ayant trait à cette demande tarifaire subséquente.

[104] L'UC n'appuie pas la proposition du Transporteur. Elle recommande à la Régie de considérer la création d'un compte d'écart afin de compenser, dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente, les écarts de rendement sur la base de tarification de même que les écarts de coûts de mises en service de projets autorisés¹⁵.

¹⁴ Dossier R-3738-2010, page 34.

¹⁵ Pièce C-UC-0020, page 5.

[105] L'ACEFQ partage l'opinion de l'UC voulant qu'une correction aux coûts et rendements inscrits dans le CFR devrait être apportée en fonction des données les plus à jour possible¹⁶.

[106] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur a pour effet d'accélérer la prise en compte aux tarifs de tous les coûts afférents aux projets, ce qui contribue à minimiser les coûts de financement. **La Régie accueille la proposition du Transporteur d'inscrire dans un compte de frais reportés hors base, les montants afférents aux mises en service prises en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée.**

[107] **La Régie prend note des commentaires soulevés par les intervenants et demande au Transporteur pour son prochain dossier tarifaire, des propositions de pistes de solutions répondant aux problématiques soulevées par ces derniers.**

3.5 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCARTS DU COÛT DE RETRAITE

[108] Dans sa décision D-2011-039¹⁷, la Régie demande au Transporteur de créer un compte d'écart et d'y porter la différence entre les coûts encourus et ceux autorisés pour le coût de retraite, à compter de l'année témoin 2011. La Régie demande également au Transporteur de présenter les composantes et les modalités de disposition de ce compte lors du prochain dossier tarifaire.

[109] À la suite de cette demande, le Transporteur soumet, dans le cadre du présent dossier, une proposition relative aux modalités de dispositions de ce compte.

[110] Comme le régime de retraite est un sujet d'intérêt commun au Transporteur et au Distributeur, la Régie, dans sa décision D-2011-113¹⁸, accepte la proposition du Transporteur que les modalités du compte d'écart relatif au coût de retraite soient traitées dans le dossier tarifaire 2012-2013 du Distributeur.

¹⁶ Pièce C-ACEFQ-0014, page 9.

¹⁷ Dossier R-3738-2010, page 34.

¹⁸ Page 7.

[111] La Régie a rendu sa décision dans le dossier tarifaire du Distributeur. Dans cette décision, la Régie accepte les modalités de disposition du compte d'écart du coût de retraite proposées par le Distributeur¹⁹.

[112] La Régie demande au Transporteur d'apporter tout ajustement requis par la décision D-2011-113, le cas échéant.

3.6 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS RELATIF À L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

[113] Dans le présent dossier tarifaire, le Transporteur propose la création d'un CFR hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la période de détention d'actifs stratégiques en entrepôt, à la suite de leur réception des manufacturiers jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers.

[114] Le Transporteur propose également des modalités de disposition des montants inscrits à ce CFR par leur inscription aux revenus requis subséquents. Une période de disposition sur cinq ans est proposée. Le Transporteur estime que les équipements détenus au cours d'une année donnée sont susceptibles d'être inclus dans les coûts de projets d'investissement qui seront mis en service au cours des cinq années suivantes. Selon ces modalités, un montant de 1 M\$ est attribué aux revenus requis de l'année témoin projetée 2012.

[115] Selon le Transporteur, dans le contexte d'une hausse importante des investissements depuis 2008, la sécurisation de l'approvisionnement en équipements stratégiques est devenue une priorité.

¹⁹ Dossier R-3776-2011, décision D-2012-024, page 40.

[116] Le Transporteur souligne que plusieurs projets d'investissement ont été retardés en 2008 à cause de retards de livraison de matériel stratégique. Le Transporteur en a conclu que sa stratégie d'acquisition de matériel, projet par projet, lui causait préjudice dans un contexte mondial de surchauffe et qu'une stratégie d'acquisition par portefeuille était maintenant requise, en utilisant, dans la mesure du possible, des conceptions normalisées.

[117] L'objectif global du Transporteur est de disposer d'une chaîne d'approvisionnement « *just in time* » adaptée à la réalité du transport d'électricité. En regroupant ses demandes d'achat, le Transporteur a pu sécuriser des plages de production chez les manufacturiers, garantissant ainsi les délais de livraison du matériel, en plus de négocier des prix avantageux.

[118] La demande du Transporteur implique l'entreposage temporaire de certains équipements commandés aux manufacturiers et livrés avant leur transfert aux chantiers des projets d'investissement.

[119] Selon les règles comptables en vigueur, la capitalisation des frais financiers que le Transporteur encourt durant la période d'entreposage d'un équipement, soit la période qui précède la date de son transfert au chantier, n'est pas permise. La capitalisation des frais financiers ne débute qu'au moment du transfert dudit équipement au chantier d'un projet d'investissement.

[120] Cependant, le Transporteur précise qu'il ne serait, en l'absence d'un traitement comptable réglementaire, aucunement compensé pour les coûts de financement associés à la période d'entreposage des équipements. De l'avis du Transporteur, ce coût de financement fait partie des dépenses nécessaires à la prestation du service d'une année donnée, dans la mesure où il peut raisonnablement être associé à des mises en service réalisées au cours de la même année²⁰.

²⁰ Pièce B-0015, page 24.

[121] Le Transporteur est d'avis que sa proposition est conforme à la décision D-2011-039, notamment du fait que le montant du rendement capitalisé des équipements ne fait pas partie de la base de tarification. Selon le Transporteur, ces équipements ne seront inclus à la base de tarification qu'à partir du moment où les projets auxquels ils auront été transférés seront mis en service, après avoir été préalablement autorisés conformément à l'article 73 de la Loi²¹.

[122] Le Transporteur considère que le traitement qu'il propose lui permettrait d'acquérir, et d'avoir à sa disposition en temps opportun, les équipements nécessaires à la réalisation des nombreux projets d'investissements, qu'ils soient en cours ou envisagés²². Il considère que l'acquisition, en temps opportun, des équipements leur confère le caractère utile à l'exploitation du réseau de transport²³.

[123] Puisque le Transporteur a l'assurance que les équipements entreposés seront tous mis en service au cours des cinq années suivantes, il soumet que les avantages ponctuels découlant de leur mise en service en temps opportun bénéficieront à la clientèle au cours de cette même période, justifiant ainsi une inclusion de leur coût de financement dans les dépenses nécessaires à la prestation du service au cours de cette période²⁴.

[124] En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur indique qu'il associe certains des équipements à des projets d'investissement spécifiques futurs dès leur réception des manufacturiers. Pour les autres équipements, ils seront associés à un projet d'investissement sur une base ultérieure, vu leur normalisation et leur flexibilité d'attribution à plusieurs projets²⁵.

[125] Le Transporteur indique également qu'il entend prendre des ententes avec ses fournisseurs dans le but de garantir les délais de livraison. Le Transporteur désire ainsi sécuriser des plages de production chez ses fournisseurs, afin de garantir les délais de livraison des équipements et de disposer d'une chaîne d'approvisionnement adaptée à sa nouvelle réalité.

²¹ Pièce B-0057, page 19.

²² Pièce B-0057, page 22.

²³ Pièce B-0057, page 23.

²⁴ Pièce B-0103, page 18.

²⁷ Pièce C-GRAME-0012, page 15.

[126] Questionné par l'ACEFQ afin de préciser les raisons pour lesquelles il ne se fait pas livrer les équipements directement du fournisseur aux chantiers, le Transporteur indique que d'ici trois à quatre années (du moins pour les transformateurs de puissance et inductances shunt) les équipements seront livrés directement par les fournisseurs aux chantiers de projets²⁶.

[127] Le GRAME recommande l'acceptation de la proposition du Transporteur, jugeant raisonnable qu'une telle démarche soit entreprise afin de sécuriser ses achats d'équipements²⁷.

[128] L'ACEFO recommande à la Régie de ne pas approuver cette demande. Selon l'intervenante, l'affirmation du Transporteur voulant que la Régie ait le pouvoir d'évaluer le CFR n'est pas suffisante. L'intervenante recommande une validation des montants au CFR par des auditeurs. De l'avis de l'ACEFO, un audit interne ou externe permettrait de s'assurer du bien-fondé, de l'existence, de la bonne évaluation du CFR et de l'existence des procédures nécessaires à la rationalisation de ces frais reportés²⁸.

[129] L'ACEFQ recommande à la Régie de ne pas approuver cette demande, au motif que seuls les actifs qui servent à l'exploitation du réseau de transport ont droit à un rendement qui serait inclus dans le revenu requis. Selon l'intervenante, l'appareillage stratégique ne devrait donc pas comporter de rendement s'il n'est pas directement utile à l'exploitation du réseau de transport²⁹. L'ACEFQ considère que la création d'un CFR pour y capter le rendement sur les actifs stratégiques en attendant qu'ils soient livrés sur les chantiers de construction n'est pas requise, dans la mesure où des ententes avec les fournisseurs ont été prises dans le but de garantir les dates de livraisons et d'opérer « *just in time* »³⁰.

[130] L'UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur, notamment au motif que le Transporteur présume qu'un actif inclus dans les stocks d'équipements sera nécessairement associé à un projet d'investissement qui sera autorisé par la Régie³¹.

²⁷ Pièce C-GRAME-0012, page 15.

²⁷ Pièce C-GRAME-0012, page 15.

²⁸ Pièce C-ACEFO-0011, page 2.

²⁹ Pièce C-ACEFQ-0014, page 8.

³⁰ Pièce C-ACEFQ-0007, page 18.

³¹ Pièce C-UC-0014, page 15.

[131] Par ailleurs, l'UC soutient que, par définition, un actif entreposé ne peut être considéré utile à la prestation du service de transport avant la mise en service du projet pour lequel il est requis. Avant de permettre la création d'un tel compte et un rendement sur la valeur des équipements pendant leur entreposage, l'UC soutient qu'il serait nécessaire de définir les critères et balises en vertu desquels ces équipements seraient considérés utiles pour s'assurer qu'une telle mesure soit profitable tant au Transporteur qu'à ses clients³². L'UC appuie également la position soumise par l'AQCIE/CIFQ en opposition à la création d'un tel compte.

[132] L'AQCIE/CIFQ ne s'oppose pas l'idée d'indemniser le Transporteur dans le cas où les coûts de financement assumés par ce dernier résulteraient de la nécessité d'acquérir à l'avance certains équipements, à l'avantage de la clientèle. Cependant, l'intervenant s'oppose à ce que tous les coûts de financement relatifs à l'entreposage soient attribués aux consommateurs, sans nécessité pour le Transporteur de démontrer l'opportunité et le bénéfice d'un tel entreposage³³.

[133] En ce qui a trait à la période de cinq ans proposée par le Transporteur, l'AQCIE/CIFQ considère que cette période est beaucoup trop longue et implique des coûts d'entreposage et d'entretien qu'il y a généralement lieu d'éviter à l'heure où toutes les entreprises cherchent à s'approvisionner selon le principe de la livraison des biens « *just in time* ». L'intervenant est d'avis qu'en principe, aucun rendement ne devrait être accordé avant la mise en service des équipements. Les seules exceptions à cette règle qui pourraient être acceptables viseraient les cas spécifiques où des équipements seraient acquis à une date hâtive pour des motifs d'économie et d'efficacité devant être démontrés et quantifiés³⁴.

[134] Dans le cadre de sa dernière demande tarifaire, le Transporteur demandait le reclassement de 32 M\$ à la base de tarification, provenant des immobilisations en cours, relié aux actifs stratégiques destinés aux projets d'investissements.

³² Pièce C-UC-0020, page 6.

³³ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0016, page 4.

³⁴ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, page 2.

[135] Tout en reconnaissant le bien-fondé de la stratégie d'acquisition du Transporteur, dans sa décision D-2011-039³⁵, la Régie refusait la demande de reclassement de 32 M\$, pour les motifs indiqués aux paragraphes 280 à 282 :

« [280] La Régie est d'avis que pour l'année témoin 2011, les actifs stratégiques ne servent pas à l'exploitation du réseau de transport. Elle considère que l'inclusion, dans la base de tarification 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs projets d'investissements, ne favoriserait pas un traitement équitable entre les générations de clients.

[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation. Le reclassement proposé par le Transporteur favoriserait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de service pour l'année témoin 2011.

[282] La Régie est d'avis que les actifs stratégiques liés aux projets d'investissements doivent être autorisés sous l'article 73 de la Loi au moment où le projet d'investissement sera soumis à la Régie. » [nous soulignons]

[136] Dans le présent dossier, le Transporteur propose la création d'un CFR hors base où serait comptabilisé un rendement sur des actifs stratégiques durant toute la période où ils seraient en entrepôt jusqu'à leur transfert vers des chantiers. Il propose des modalités de disposition sur cinq ans du solde de ce CFR. Le Transporteur compte ainsi récupérer le coût de financement des équipements visés au cours de la période de leur entreposage.

[137] Comme la Régie est favorable à la stratégie d'acquisition d'actifs stratégiques du Transporteur, elle est également disposée à permettre au Transporteur de récupérer le coût de financement de ces actifs stratégiques.

[138] La Régie considère que le coût de financement encouru par le Transporteur durant l'entreposage d'un équipement stratégique pourra faire partie intégrante du coût du projet d'investissement auquel il est associé. **Le Transporteur devra néanmoins expliquer les raisons de l'acquisition hâtive de ces actifs lorsqu'il soumettra son projet d'investissement à l'autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi.** Le Transporteur serait compensé pour les coûts de financement encourus sur le coût de cet équipement stratégique, lors de la mise en service de ce projet.

³⁵ Dossier R-3738-2010, pages 64 et 65.

[139] **La Régie refuse la création d'un CFR hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la période de détention d'actifs stratégiques en entrepôt, ainsi que les modalités de disposition sur cinq ans.**

4. PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE

4.1 ÉCARTS ENTRE LES PROJECTIONS ET LES RÉSULTATS RÉELS

[140] Le tarif autorisé par la Régie permet au Transporteur d'obtenir le revenu requis aux fins de rencontrer les dépenses nécessaires pour la prestation du service de transport ainsi que le coût des capitaux empruntés et des capitaux propres, établis selon une structure du capital présumée.

[141] Le revenu requis de l'année témoin étant basé sur des projections, il existe en général des écarts plus ou moins importants entre les résultats réels et les projections utilisées.

[142] En l'absence de fermeture réglementaire, la somme des écarts ainsi réalisés est conservée ou assumée par le Transporteur en ajout ou en diminution du rendement autorisé sur les capitaux propres. Le Transporteur présente alors une situation d'excédent ou de déficit de rendement.

[143] Le tableau 4 présente les écarts entre les projections utilisées pour fixer le tarif de l'année témoin et les résultats réels de l'année historique, pour la période 2005-2010. Un écart positif signifie que les projections utilisées étaient surévaluées. À l'inverse, un écart négatif signifie que les projections étaient sous-évaluées. La somme des écarts représente les excédents ou déficits de rendement conservés ou assumés par le Transporteur.

TABLEAU 4
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE RENDEMENT POUR LA PÉRIODE 2005-2011

Excédent (déficit)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>En millions de dollars</i>	<i>Écarts entre les projections de l'année témoin et les résultats réels de l'année historique</i>					
Dépenses nécessaires à la prestation du service	(14,0)	(83,2)	(28,8)	29,0	35,3	73,2
Coûts des capitaux empruntés	78,4	40,5	(34,6)	2,7	48,3	14,7
	64,4	(42,7)	(63,4)	31,7	83,6	87,9
<i>Revenus point à point</i>	9,2	19,3				
Excédent (déficit) de rendement	73,6	(23,4)	(63,4)	31,7	83,6	87,9

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0103, page 3.

[144] L'AQCIE/CIFQ souligne que l'écart cumulatif pour la période 2005-2010, entre le prévisionnel et le réel, totalise 190 M\$, favorable au Transporteur. Selon l'intervenant, les trois solutions suivantes peuvent pallier à ce problème :

- (i) identifier le problème dans la méthode de prévisions qui est responsable de ces écarts;
- (ii) mettre en place une série de comptes d'écarts;
- (iii) imposer la fermeture réglementaire des livres.

[145] Pour 2012, l'intervenant propose la création de six comptes d'écarts ou de façon subsidiaire, d'envisager la possibilité d'une fermeture réglementaire dès le prochain dossier tarifaire. Les comptes d'écarts proposés auraient trait au coût des capitaux empruntés, au coût des capitaux propres, aux coûts capitalisés, à l'amortissement, aux taxes et aux frais corporatifs. L'AQCIE/CIFQ soumet également que la Régie doit intervenir sur cette question dès à présent pour éviter que ne se perpétue une injustice flagrante à l'endroit des consommateurs³⁶.

[146] L'ACEFQ observe, pour 2009 et 2010 respectivement, un taux de rendement réel de 9,400 % et 9,274 % alors que les taux autorisés sont de 7,630 % et 7,587 %³⁷.

³⁶ Pièces C-AQCIE-CIFQ-0010, page 17 et C-AQCIE-CIFQ-0016, page 3.

³⁷ Pièces C-ACEFQ-0007, page 13 et C-ACEFQ-0014, page 6.

[147] L'intervenante demande à la Régie l'instauration d'un mécanisme de fermeture réglementaire, isolant les facteurs qui sont hors du contrôle du Transporteur et permettant d'appliquer des correctifs au revenu requis de l'année suivante. Cette proposition pourrait être étudiée plus à fond en comité technique et faire l'objet d'analyses plus poussées lors du prochain dossier tarifaire.

[148] L'UC prend acte du fait que la Régie ne désire pas traiter de l'évolution des prévisions, des coûts réels des investissements et des mises en service dans le cadre du présent dossier. Toutefois, l'intervenante soumet que la problématique du dépassement répété du rendement autorisé du Transporteur au cours des dernières années ne peut être ignorée. L'intervenante demande à la Régie d'en prévoir l'examen dans sa décision à rendre au présent dossier³⁸.

[149] Le Transporteur soumet que le sujet des comptes d'écarts n'a pas été identifié comme un sujet d'audience dans les décisions procédurales. Le Transporteur invite donc la Régie à ne pas retenir ce sujet.

[150] De plus, pour ce qui est de la preuve de l'AQCIE/CIFQ, le Transporteur est d'avis que l'analyse produite par l'intervenant est incomplète et sommaire. Selon lui, il serait incongru d'apporter des changements réglementaires sur la base d'exercices sélectifs et incomplets qui trouvent appui sur des résultats financiers obtenus dans un contexte économique mondial incertain sur une très courte période. Le Transporteur souligne qu'il n'a pas présenté une preuve spécifique sur ce sujet dans le présent dossier. Il est d'avis qu'une démarche structurée doit être entreprise pour tout élément soumis par l'intervenant qui pourrait être d'intérêt pour la Régie.

[151] La Régie infère du tableau 4 que les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur sont surévaluées depuis 2008, alors qu'elles étaient sous-évaluées pour la période 2005-2007. Quant aux écarts reliés au coût des capitaux empruntés, la Régie note qu'ils sont principalement favorables au Transporteur, même en l'absence de contrôle par ce dernier.

³⁸ Pièce C-UC-0020, page 3.

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

[153] Cette problématique a été soulevée par certains intervenants. La Régie réitère le contenu de sa lettre du 24 janvier 2012 à l'effet que, bien que cette question aille au-delà du cadre de la présente audience, elle mérite d'être analysée ultérieurement³⁹.

[154] La Régie demande donc au Transporteur d'aborder la problématique d'excédents de rendement dans le cadre du prochain dossier tarifaire et de déposer une preuve spécifique à cet égard.

5. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

5.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES

[155] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2012, des dépenses totales de 1 822,2 M\$, soit une progression de 48,8 M\$ ou 2,8 % par rapport aux dépenses autorisées en 2011 de 1 773,4 M\$. Cette progression, principalement attribuable à la hausse de la charge d'amortissement, est atténuée par la baisse des CNE et le nouveau compte d'écarts du coût de retraite autorisé par la Régie dans sa décision D-2011-039. En considérant l'année de base 2011, constituée de quatre mois réels et huit mois projetés, la hausse est de 68,7 M\$, soit 3,9 %. Comparativement aux données historiques 2010 de 1 697,6 M\$, l'augmentation est de 124,6 M\$, soit 7,3 %.

³⁹ Pièce A-0026.

TABLEAU 5
ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE 2009-2012

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2011 autorisé D-2011-039	2010 année historique	2011 année de base	2012 année témoin	Variation 2012- 2011 autorisé		Variation 2012 - 2010 année historique	Variation 2012 - 2011 année de base
Charges nettes d'exploitation								
Charges brutes directes		496,0	538,1	553,3			11,6%	2,8%
Charges de services partagés		313,7	320,9	322,1			2,7%	0,4%
Coûts capitalisés		(142,1)	(145,3)	(149,1)			4,9%	2,6%
Facturation interne émise		(33,2)	(30,9)	(31,5)			-5,1%	1,9%
	712,0	634,4	682,8	694,8	(17,2)	-2,4%	9,5%	1,8%
Autres charges								
Achats de services de transport	21,5	18,7	19,0	19,3	(2,2)	-10,2%	3,2%	1,6%
Achats d'électricité	14,0	14,3	15,0	15,1	1,1	7,9%	5,6%	0,7%
Amortissement	947,3	949,8	947,3	1 033,9	86,6	9,1%	8,9%	9,1%
Taxes	90,8	101,4	87,5	89,8	(1,0)	-1,1%	-11,4%	2,6%
Autres revenus de facturation interne	(43,9)	(41,2)	(43,3)	(43,4)	0,5	-1,1%	5,3%	0,2%
	1 029,7	1 043,0	1 025,5	1 114,7	85,0	8,3%	6,9%	8,7%
Frais corporatifs	38,3	27,6	34,7	35,5	(2,8)	-7,3%	28,6%	2,3%
Compte d'écart coût de retraite			17,3	(17,3)	(17,3)			
CFR relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement				1,0	1,0			
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,6)	(4,0)	(3,6)	(3,3)	0,3	-8,3%	-17,5%	-8,3%
Facturation externe	(3,0)	(3,4)	(3,2)	(3,2)	(0,2)	6,7%	-5,9%	0,0%
Total	1 773,4	1 697,6	1 753,5	1 822,2	48,8	2,8%	7,3%	3,9%

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0017, page 5.

5.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[156] Les CNE représentent 38,1 % des dépenses nécessaires à la prestation du service. Pour 2012, le Transporteur prévoit un montant de 694,8 M\$, soit une baisse de 17,2 M\$, ou 2,4 %, par rapport au montant autorisé en 2011. Comparativement aux CNE de l'année de base, le montant demandé en 2012 est en hausse de 12,0 M\$, soit 1,8 %. Enfin, comparativement à l'année historique 2010, les CNE sont en hausse de 60,4 M\$, soit 9,5 %.

5.2.1 CHARGES BRUTES DIRECTES

[157] Les charges brutes directes sont constituées de la masse salariale et des autres charges directes. Elles s'élevèrent à 553,3 M\$ en 2012, représentant une hausse de 15,2 M\$ ou 2,8 % par rapport à l'année de base 2011. Par rapport à l'année historique 2010, l'écart se chiffre à 57,3 M\$, soit 11,6 %.

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2010-2012

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2010 année historique	2011 année de base	2012 année témoin	Variation 2012 - 2010 année historique		Variation 2012 - 2011 année de base	
Masse salariale							
Salaire de base	244,8	252,4	256,1	11,3	4,6%	3,7	1,5%
Temps supplémentaire	35,4	37,2	39,2	3,8	10,7%	2,0	5,4%
Primes et revenus divers	26,5	25,5	25,9	(0,6)	-2,3%	0,4	1,6%
<i>Régime d'intéressement corporatif</i>	9,5	7,7	7,9	(1,6)	-16,8%	0,2	2,6%
<i>Régime de rémunération - performance</i>	3,4	2,8	2,9	(0,5)	-14,7%	0,1	3,6%
<i>Autres</i>	13,6	15,0	15,1	1,5	11,0%	0,1	0,7%
Avantages sociaux	52,5	73,0	72,4	19,9	37,9%	(0,6)	-0,8%
<i>Coût de retraite</i>	3,2	19,0	23,1	19,9	621,9%	4,1	21,6%
<i>Autres</i>	39,4	41,5	42,2	2,8	7,1%	0,7	1,7%
<i>Avantages complémentaires-retraités</i>	9,9	12,5	7,1	(2,8)	-28,3%	(5,4)	-43,2%
	359,2	388,1	393,6	34,4	9,6%	5,5	1,4%
Autres charges directes							
Dépenses de personnel et indemnités	12,4	12,6	12,9	0,5	4,0%	0,3	2,4%
Services externes	48,3	50,5	51,4	3,1	6,4%	0,9	1,8%
Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres	76,1	86,9	95,4	19,3	25,4%	8,5	9,8%
	136,8	150,0	159,7	22,9	16,7%	9,7	6,5%
Total	496,0	538,1	553,3	57,3	11,6%	15,2	2,8%

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0018, pages 11 et 15.

Masse salariale

[158] La masse salariale du Transporteur, constituée du salaire de base, du temps supplémentaire, des primes et revenus divers et des avantages sociaux, s'élève à 393,6 M\$ en 2012 et représente 71 % des charges brutes directes du Transporteur.

[159] Par rapport à l'année de base 2011, la hausse du montant des salaires de base des employés est de 3,7 M\$, soit 1,5 %. Entre 2010 et 2012, ce montant augmente de 11,3 M\$, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 2,3 %. Le Transporteur attribue cette hausse, notamment, aux augmentations accordées en vertu des conditions de travail en vigueur, aux progressions salariales des employés jusqu'à l'atteinte du maximum de leur classe ainsi qu'à la décroissance de l'effectif en équivalent temps complet (ÉTC) annuel, en lien avec les efforts d'efficacité du Transporteur.

[160] L'effectif annuel moyen du Transporteur passe de 3 420 ÉTC en 2010 à 3 370 ÉTC en 2012, soit une baisse de 50 ÉTC. Selon le Transporteur, cette baisse s'explique principalement par (i) l'impact des mesures de réduction de 11,2 M\$ des CNE en 2011 faisant suite à la décision D-2011-039, (ii) l'efficacité additionnelle 2010-2011 de 14,5 M\$ ainsi que (iii) les départs à la retraite en 2011. Le Transporteur indique que ces mesures atteindront leur plein effet en 2012 et que des remplacements en ÉTC temporaires sont planifiés afin de lui accorder la flexibilité nécessaire dans sa gestion courante.

[161] Le temps supplémentaire s'élève à 39,2 M\$ pour l'année témoin projetée 2012, comparativement à 37,2 M\$ pour l'année de base 2011 et à 35,4 M\$ pour l'année historique 2010. Selon le Transporteur, le niveau actuel du temps supplémentaire est indicatif du niveau des investissements et des nombreuses mises en service qui entraînent une organisation différente du travail.

[162] Les charges relatives aux avantages sociaux, quant à elles, totalisent 72,4 M\$ en 2012, soit un montant comparable à celui prévu pour l'année de base 2011. Comparativement à 2010, le Transporteur prévoit une hausse de 19,9 M\$ en 2012, reliée principalement à l'augmentation du coût de retraite de 2011. Le Transporteur explique que cette hausse du coût de retraite résulte de la baisse des taux d'intérêt ainsi que de la révision de certaines hypothèses démographiques. Cette hausse est compensée en partie par l'impact favorable du rendement de la caisse de retraite.

[163] Dans sa décision D-2011-039, la Régie « *demande au Transporteur de s'assurer d'une meilleure fiabilité de ses projections de la masse salariale et du temps supplémentaire et d'identifier, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, les modifications qui pourraient être apportées afin d'améliorer l'acuité de ses projections*⁴⁰ ».

⁴⁰ Dossier R-3738-2010, page 38.

[164] En réponse à cette demande, le Transporteur indique que seules les rubriques « Salaire de base » et « Temps supplémentaire » doivent être considérées, car elles représentent ses propres employés.

[165] Il indique que les avantages sociaux ne sont pas sous son contrôle direct et que le compte d'écart, en vigueur depuis 2011, permet de pallier à la précision des projections du coût de retraite.

[166] Le Transporteur précise que, pour diverses raisons, l'embauche d'effectifs prévus peut ne pas se matérialiser durant une année. Selon lui, le recours au temps supplémentaire lui permet d'avoir une flexibilité dans la gestion de ses employés.

[167] Le Transporteur estime juste et raisonnable sa projection des salaires de base et du temps supplémentaire pour l'année 2012 et, conséquemment, il ne formule aucune proposition visant l'amélioration de l'acuité de ses projections.

[168] Selon l'ACEFQ, le Transporteur devrait mieux prévoir les charges salariales et tenir compte de l'effet du remplacement des employés et du recours à des emplois temporaires sur la croissance effective de la masse salariale. L'intervenante appuie les recommandations de l'UMQ⁴¹.

[169] L'UMQ compare les projections de l'année témoin, l'année de base et les données réelles sur la période 2007-2011. Elle conclut à une surestimation moyenne de (i) 1,14 % entre l'année témoin et l'année de base, (ii) 0,87 % entre l'année de base et l'année l'historique et (iii) 2,0 % entre la prévision de l'année témoin et l'année historique.

[170] Selon l'UMQ, une telle surestimation pourrait s'expliquer par le fait que le Transporteur établit ses prévisions sans considérer un taux de postes vacants et en supposant qu'aucun mouvement de personnel entraînant des délais de comblement ne se produira.

[171] L'UMQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il tienne compte, dans la projection de sa masse salariale, d'un taux de postes vacants correspondant à la valeur moyenne historique des cinq dernières années de la surestimation des prévisions des salaires de base et du temps supplémentaire.

⁴¹ Pièce C-ACEFQ-0014, page 6.

[172] L'UMQ recommande à la Régie de réduire de 2,0 % la valeur demandée pour les salaires de base et le temps supplémentaire pour l'année témoin, soit une réduction de 5,9 M\$⁴².

[173] Dans la décision D-2011-039, la Régie constatait une tendance à une surestimation de la projection de la masse salariale par rapport au montant réel. La Régie note que cette tendance s'observe toujours au présent dossier, tel que le démontre le tableau suivant.

TABLEAU 7
PROGRESSION DES SALAIRES DE BASE ET DU TEMPS SUPPLÉMENTAIRE 2007-2012

<i>En millions de dollars</i>	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Salaires de base et temps supplémentaire						
Année témoin	295,3	297,5	288,0	282,2	272,1	264,9
Année de base		289,6	286,5	278,8	270,1	263,3
Année historique			280,2	278,8	268,5	261,5
Écarts entre année témoin et année historique			7,8	3,4	3,6	3,4
			2,7%	1,2%	1,3%	1,3%
ÉTC prévus	3 370	3 475	3 500	3 547	3 520	3 462
ÉTC réels			3 420	3 384	3 389	3 395

Source : Tableau établi à partir des dossiers R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

[174] La Régie constate que les projections des années témoins pour les salaires de base et le temps supplémentaire sont plus élevées que les données réelles de 1,6 % en moyenne, pour la période 2007-2010. Pour 2010 et 2011, cette surévaluation s'élève à 2,7 %.

[175] Au présent dossier, la Régie ne juge pas nécessaire de donner suite à la recommandation de l'UMQ relative à l'utilisation d'un taux de postes vacants par le Transporteur.

⁴² Pièce C-UMQ-0009, page 28.

[176] **Considérant la surévaluation de 2,7 % pour 2010 et 2011, considérant la réduction de 50 ÉTC et considérant que la Régie estime que les projections de l'année 2012 sont surévaluées, la Régie réduit d'un montant de 5 M\$ la masse salariale en 2012. Elle autorise donc un montant de 290,3 M\$ sous cette rubrique.**

Autres charges directes

[177] Les Autres charges directes représentent en moyenne 28,9 % du total des charges brutes directes projetées pour 2012. En hausse de 22,9 M\$, elles passent de 136,8 M\$ en 2010 à 159,7 M\$ en 2012.

[178] La croissance des Autres charges directes s'explique principalement par une augmentation des charges afférentes à la rubrique « Stocks, achats de biens, ressources financières et autres » (« Stocks et autres »), qui passe de 76,1 M\$ en 2010 à 95,4 M\$ en 2012, soit une croissance annuelle moyenne de près de 13 %.

[179] Questionné sur les raisons de cette croissance de 13 % des charges relatives à la rubrique « Stocks et autres » comparée à celle observée au cours des dernières années, le Transporteur indique que cette croissance est nécessaire afin de réaliser les activités de maintenance reliées à la croissance du réseau, dont le montant projeté s'élève à 13 M\$. Selon le Transporteur, cette progression est conforme à l'approche paramétrique basée sur la valeur des mises en service de projets d'investissement en croissance. Il explique l'écart résiduel par l'inflation (2,6 M\$), les cotisations aux organismes de réglementation (2,4 M\$) et le budget spécifique (1 M\$)⁴³.

[180] L'AQCIE/CIFQ se questionne sur le fait que le montant réel des charges sous la rubrique « Stocks et autres » augmente, même si le montant de l'année de base 2011 est supérieur à celui de l'année historique 2010 de près de 10 M\$. L'intervenant conclut qu'il n'y a aucune raison expliquant en quoi la prévision de 2012 serait plus fiable que celles des deux dernières années. Dans cette optique, l'intervenant recommande de limiter les charges sous la rubrique « Stocks et autres » au sommet qu'il a atteint au cours de la période 2008-2010, soit 76,5 M\$, ce qui représente une diminution de 18,9 M\$⁴⁴.

⁴³ Pièces B-0018, page 16 et B-0057, page 31.

⁴⁴ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0010, pages 8 à 10.

[181] La FCEI indique que le montant de 13 M\$ résultant de la prise en compte du facteur croissance de la formule paramétrique se répercute entièrement sur le poste « Stocks et autres » en 2012. L'intervenante souligne qu'au dossier tarifaire 2009, 40 % de la croissance du réseau était reflétée dans

[182] le poste « Stocks et autres » alors qu'au dossier tarifaire 2010 ce pourcentage était inférieur à 25 %.

[183] Par ailleurs, le budget réel sous la rubrique « Stocks et autres » s'est avéré très stable entre 2007 et 2010, malgré d'importants investissements et mises en exploitation. La FCEI y voit une absence de corrélation entre les mises en exploitation et ce poste budgétaire, ce qui soulève des doutes quant à la causalité entre la croissance du réseau et la croissance de ce poste budgétaire.

[184] La FCEI estime que la hausse des charges liées à la rubrique « Stocks et autres » devrait être au maximum 25 % de l'impact total de la croissance du réseau, soit 4 M\$ de plus que le budget historique. Conséquemment, elle estime que le montant projeté devrait être révisé à 85,4 M\$⁴⁵.

[185] L'UC considère que l'augmentation des charges liées à la rubrique « Stocks et autres » est déraisonnable et qu'elle est associée à des activités de croissance du réseau de près de 75 %. Selon l'intervenante, ces activités de croissance du réseau et l'augmentation des investissements qui y est associée n'ont aucune commune mesure avec l'augmentation des besoins de transport des clients de la charge locale. Elle recommande de fixer un montant maximal basé sur le montant historique 2009 majoré de l'IPC des années 2010 et 2011⁴⁶.

[186] L'UMQ observe une surestimation de ce poste de dépense pour 2009 et 2010 alors que la dépense réelle y étant associée est pratiquement constante. L'UMQ est d'avis que le montant projeté pour 2012 devrait correspondre à la valeur historique, majorée d'une inflation annuelle de 2 %, et recommande ainsi une diminution de 16,2 M\$.

[187] Le tableau suivant présente la progression des coûts reliés à la rubrique « Stocks et autres », depuis 2007.

⁴⁵ Pièce C-FCEI-0006, pages 7 et 8.

⁴⁶ Pièce C-UC-0014, page 18.

TABLEAU 8
PROGRESSION DES STOCKS ET AUTRES POUR LA PÉRIODE 2007-2012

<i>En millions de dollars</i>	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Stocks et autres						
Année témoin	95,4	88,5	92,1	87,8	77,2	61,2
Année de base		86,9	84,0	85,8	75,6	71,7
Année historique			76,1	76,5	75,9	75,0
Écarts entre année témoin et année historique			16,0	11,3	1,3	(13,8)
			17,4%	12,9%	1,7%	-22,5%

Source : Tableau établi à partir des dossiers R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

[188] À l’instar de la FCEI, la Régie est d’avis que la preuve au présent dossier ne démontre aucune corrélation entre la croissance du réseau et la croissance des charges reliées à la rubrique « Stocks et autres ». **Considérant la stabilité des résultats historiques et la surévaluation annuelle moyenne de 10,7 % pour la période 2008-2010, la Régie réduit le montant projeté pour 2012 de 10 M\$ sous la rubrique « Stocks et autres ». La Régie autorise donc un montant de 85,4 M\$ à titre de charges reliées à la rubrique « Stocks et autres ».**

[189] **La Régie autorise un montant de 149,7 M\$ pour les Autres charges directes.**

Budget spécifique

[190] Le Transporteur fait état des besoins à combler au niveau de la maintenance, de la protection de l’environnement et de la maîtrise de la végétation pour 2012 et les années suivantes. Bien que les coûts associés à ces activités soient répartis dans les CNE, le Transporteur les regroupe sous l’appellation « Budget spécifique » aux fins de leurs justifications. Pour 2012, le Transporteur établit ses besoins à cet égard à 20 M\$.

[191] Le tableau 9 présente un portrait global de l’évolution du budget spécifique du Transporteur depuis 2007.

TABLEAU 9
ÉVOLUTION DU BUDGET SPÉCIFIQUE POUR LA PÉRIODE 2007-2012

<i>En millions de dollars</i>	<i>année témoin</i>	<i>année de base</i>	<i>années historiques (coûts réels)</i>			
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Budget spécifique						
Maintenance	12,5	13,5	12,4	12,7	9,7	
Protection environnement	3,0	2,0	3,8	2,9	2,8	
Maîtrise de la végétation	4,5	4,5	3,8	3,8	2,5	
Efficacité énergétique				0,6	0,8	
Total	20,0	20,0	20,0	20,0	15,8	5,0

Source : Tableau établi à partir de la décision D-2011-039 et de la pièce B-0018, page 20.

[192] Pour 2012, le budget spécifique en maintenance du Transporteur est divisé en trois catégories, soit « Avis de maintenance », « Maintenance extraordinaire » et « Projets ou programmes spécifiques ».

[193] Le Transporteur indique que ces activités font partie d'enveloppes pluriannuelles s'échelonnant entre trois et cinq années. Il propose une reddition de comptes annuelle pour chacune des catégories d'activités.

[194] En ce qui a trait à l'enveloppe budgétaire reliée à la protection de l'environnement, le Transporteur indique qu'elle était consacrée, en 2010, aux coûts de remise en état de sites associés aux actifs remplacés.

[195] À compter de 2011, conformément au nouveau traitement comptable autorisé par la décision D-2011-039, ces coûts sont comptabilisés à ceux des nouveaux investissements en cause. Conséquemment, cette enveloppe a été consacrée à la poursuite de l'analyse diagnostique des sites du Transporteur aux fins de la prévention de la contamination.

[196] Pour 2012, cette enveloppe sera consacrée au démarrage d'un programme de prévention de la contamination de certains postes du Transporteur.

[197] En ce qui a trait à l'enveloppe spécifique pour la maîtrise de la végétation, le Transporteur indique que pour la période 2010-2012, elle lui permet de réaliser des mesures importantes reliées à la gestion de la végétation dans les emprises de lignes de transport.

[198] Dans sa décision D-2011-039, la Régie demandait au Transporteur de « *revoir et déposer une proposition claire (i) identifiant les critères permettant de qualifier de spécifiques certaines charges et justifiant de les porter à un budget spécifique et (ii) reliant ces charges spécifiques à un échéancier de réalisation des opérations spécifiques en question* »⁴⁷.

[199] En suivi de cette décision, le Transporteur propose les critères suivants pour établir les coûts devant être portés à un budget spécifique, soit :

- Coûts découlant d'une nouvelle activité, ou
- Coûts découlant d'un accroissement marqué d'une activité de base existante, et
- Coûts égaux ou supérieurs à 2,5 M\$ sur la durée de l'activité (ou annuel si l'activité n'a pas de fin).

[200] Le Transporteur indique que les coûts admissibles seraient les coûts de mise en place, de réalisation et de suivi. Lorsque possible, il établit un échéancier pour accomplir les activités visées.

[201] Le Transporteur précise que les coûts découlant d'une nouvelle activité ne peuvent pas faire l'objet d'un budget spécifique si elle remplace une activité de base existante, sauf pour les coûts de mise en place. De même, les coûts reliés à un accroissement marqué d'une activité de base donnant lieu à une diminution marquée d'une autre activité de base ne feraient pas l'objet d'un budget spécifique⁴⁸.

[202] Le Transporteur indique que le montant de 2,5 M\$ a été déterminé en fonction du seuil autorisé par la Régie pour le Distributeur, dans la décision D-2011-028⁴⁹, ajusté en proportion des CNE du Transporteur.

⁴⁷ Dossier R-3738-2010, page 45.

⁴⁸ Pièce B-0057, page 36.

⁴⁹ Dossier R-3740-2010.

[203] Pour le reclassement aux activités de base, le Transporteur propose un critère de stabilité sur deux années réelles avant de le soumettre à la Régie. Ce critère sera respecté dans la mesure où cette stabilité réelle sur deux ans se confirme pour les deux années subséquentes.

[204] Selon le Transporteur, de façon générale, seules les activités à réaliser n'ayant pas une fin sont susceptibles de faire l'objet d'un reclassement aux activités de base, car celles-ci peuvent donner lieu à un niveau révisé des coûts liés aux activités de base.

[205] Le GRAME est « *généralement favorable* » aux critères proposés par le Transporteur.

[206] Selon l'ACEFQ, les coûts de mise en œuvre d'une nouvelle activité remplaçant une activité de base ne devraient pas faire l'objet du budget spécifique, au même titre qu'une activité récurrente. Selon l'intervenante, une nouvelle activité permanente créée pour se conformer à une loi ou un règlement devrait être considérée dès le départ comme une activité de base. De plus, dès qu'une activité est considérée récurrente, qu'elle soit stabilisée sur deux ans ou non, elle devrait être transférée aux activités de base.

[207] Selon l'ACEFQ et la FCEI, le seuil de 2,5 M\$ devrait s'appliquer pour chaque année considérée et non pour le cumul des dépenses.

[208] La FCEI indique que ce seuil introduit une incohérence. Selon l'intervenante, une hausse permanente des charges de 2 M\$ ne pourrait pas être reconnue comme élément spécifique alors qu'une hausse temporaire du même montant le pourrait.

[209] S.É./AQLPA recommande à la Régie de considérer d'autres catégories de dépenses à titre de budget spécifique, soit le budget innovation du Groupe technologie, les budgets préparatoires aux projets d'immobilisations et les charges liées à la mise hors service d'une immobilisation.

[210] En ce qui a trait à la demande de budget spécifique du Transporteur, la Régie juge important de réitérer sa position exprimée dans la décision D-2011-039, soit que « *les charges portées à un budget spécifique ne devraient comprendre que des coûts reliés à des opérations ponctuelles comportant des objectifs spécifiques et à durée déterminée dont on peut cerner le début et la fin* ».

[211] La Régie considère que si les activités prévues sont nécessaires et récurrentes et que celles-ci induisent une croissance des coûts, le Transporteur devra en justifier la croissance et en expliquer la nécessité. Ces coûts ne peuvent toutefois faire l'objet d'un budget spécifique.

[212] Si cette pression à la hausse pour une année témoin se concrétise réellement, les charges historiques reflèteront cette croissance deux ans plus tard. Conséquemment, cette croissance historique sera prise en compte pour analyser l'évolution de la prochaine période considérée.

[213] La Régie considère que seules les activités ayant une fin peuvent se qualifier à titre de budget spécifique. Le critère de stabilité des coûts aux fins du reclassement n'est donc plus requis.

[214] Le seuil de 2,5 M\$ semble approprié, étant donné qu'il est établi sur la même base que celui autorisé pour le Distributeur. Cependant, considérant que l'utilisation d'un budget spécifique permet d'expliquer la croissance des coûts pour une activité non récurrente, la Régie estime que ce seuil de 2,5 M\$ devrait être annuel et non pluriannuel.

[215] Le Transporteur, en réponse à une demande de renseignements, confirme que la totalité du montant de 20 M\$ prévu en 2012 a trait à un accroissement marqué des activités de base en maintenance, protection de l'environnement et en maîtrise de la végétation⁵⁰.

⁵⁰ Pièce B-0057, page 35.

[216] Or, l'évolution des CNE historiques de la période 2008-2010 ne permet pas d'observer cet accroissement marqué des activités de base. Les CNE pour les années historiques 2008 et 2009 sont d'environ 640 M\$ chaque année alors que les CNE de l'année 2010 sont de 634 M\$⁵¹.

[217] En considérant uniquement les charges brutes directes, la Régie ne constate aucun accroissement marqué des activités de base. Pour les années 2008 à 2010, les charges brutes directes s'élèvent à 491 M\$, 497 M\$ et 496 M\$ respectivement⁵².

[218] Questionné sur les coûts reliés aux activités de base, le Transporteur précise que l'information est difficile à obtenir, compte tenu de la structure des registres comptables de l'entreprise. Cela exigerait une somme de travail très importante en marge des registres comptables, s'inscrivant à l'encontre de l'allègement réglementaire⁵³.

[219] De plus, afin que la réduction de 50 ÉTC entre 2010 et 2012 n'ait pas d'impact significatif sur ses clients, le Transporteur indique avoir mis en place de nouvelles façons de faire en réexaminant son processus de planification et d'ordonnancement de ses interventions au chapitre des activités de maintenance, de protection de l'environnement et de maîtrise de la végétation.

[220] Selon le Transporteur, ce processus lui permet de mieux traduire sa stratégie et ses objectifs au plan opérationnel. En combinaison avec la stratégie de maintenance axée sur le risque, qui favorise une maintenance conditionnelle intelligente plutôt qu'une maintenance systématique, ce processus assure l'adéquation entre les ressources, les moyens financiers et les objectifs de performance. Il permet ainsi la priorisation des interventions en fonction des ressources disponibles.

[221] Le Transporteur souligne que les activités prévues aux budgets spécifiques visent, quant à elles, des problématiques extraordinaires et documentées qui peuvent avoir un impact sur le service offert à ses clients si elles ne sont pas réalisées. Conséquemment, celles-ci sont prises en compte dans l'exercice de priorisation.

⁵¹ Pièce B-0018, page 5; décisions D-2010-032, page 38 et D-2011-039, page 35.

⁵² Pièce B-0018, page 10; décisions D-2010-032, page 39 et D-2011-039, page 36.

⁵³ Pièces B-0057, page 33 et B-0114, page 29.

[222] Le Transporteur soumet qu'aucun intervenant ne conteste sa demande de reconduire en 2012 le niveau de 20 M\$ du budget spécifique autorisé pour 2011, ni l'utilisation de ce budget pour les trois domaines d'activités ciblés⁵⁴.

[223] La Régie note cependant que l'ACEFQ et le GRAME remettent en question le caractère spécifique des activités visées par ce budget.

[224] Selon l'ACEFQ, le Transporteur devra prouver qu'une activité spécifique ne vient pas se substituer en tout ou en partie à une activité de base. Cela implique que les budgets des activités de base soient clairement identifiés et suivis comme pour ceux relatifs aux activités spécifiques. Il est difficile, pour l'intervenante, de considérer que les dépenses de maintenance sont des dépenses spécifiques⁵⁵.

[225] Le GRAME constate l'impossibilité, pour le Transporteur, de présenter l'ensemble de ses besoins pour les trois domaines ciblés, soit la maintenance, la protection de l'environnement et la maîtrise de la végétation⁵⁶.

[226] Le GRAME est d'avis que ces budgets doivent tout de même être octroyés au Transporteur puisqu'ils représentent soit des activités prioritaires (maintenance) pour assurer la fiabilité du réseau, soit des activités liées aux obligations réglementaires ou implicites et de bonne gouvernance (protection de l'environnement, maîtrise de la végétation).

[227] Le GRAME recommande à la Régie qu'elle demande au Transporteur d'identifier, au prochain dossier tarifaire, en quoi les gains d'efficience sont des gains réels, alors que les budgets en maintenance varient significativement entre les années 2008 et 2012.

⁵⁴ Pièce B-0114, page 28.

⁵⁵ Pièce C-ACEFQ-0007, page 15.

⁵⁶ Pièce C-GRAME-0012, pages 28, 33 et 36.

[228] En ce qui a trait à la protection de l'environnement, le GRAME souhaite établir un lien clair entre les besoins en cette matière et la demande de budget spécifique. À ces fins, il demande que le Transporteur dépose un plan de gestion des sites devant être remis en état. Sans une telle vision d'ensemble, il est difficilement justifiable de maintenir un budget spécifique pour cette catégorie de dépenses.

[229] Toutefois, le GRAME est d'avis que les activités reliées à la protection de l'environnement pourront s'accroître dans le futur et pour cette raison, il y a lieu, selon lui, de maintenir un budget spécifique dans cette catégorie.

[230] La Régie juge que pour se qualifier à titre de budget spécifique, une activité doit avoir une fin. De plus, la Régie estime qu'un seuil de 2,5 M\$ pour les activités à inclure dans un budget spécifique doit être annuel.

[231] Quant à la charge de 20 M\$ indiquée au tableau 9 et incluse aux CNE, la Régie ne la remet pas en question, mais cette charge ne peut faire l'objet d'un budget spécifique. En effet, considérant les nouvelles façons de faire du Transporteur quant au processus de planification et d'ordonnancement de ses interventions au chapitre des activités de maintenance, de protection de l'environnement et de la maîtrise de la végétation, la preuve au dossier ne démontre pas d'accroissement marqué du coût des activités de base.

5.3 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

[232] Le tableau 10 ci-dessous présente l'évolution des charges des services partagés de 2009 à 2011.

TABLEAU 10
ÉVOLUTION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS 2009-2011

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2010	2011	2012	Variation		Variation	
	année historique	année de base	année témoin	2012 - 2010 année historique		2012 - 2011 année de base	
Groupe Technologie							
Télécommunications	91,3	94,8	94,2	2,9	3,2%	(0,6)	-0,6%
Innovation	11,4	12,4	12,4	1,0	8,8%	-	0,0%
Informatique	16,5	19,2	21,8	5,3	32,1%	2,6	13,5%
Rendement sur les actifs	3,8	3,5	2,0	(1,8)	-47,4%	(1,5)	-42,9%
	123,0	129,9	130,4	7,4	6,0%	0,5	0,4%
Centre de services partagés							
Services partagés	91,8	102,0	99,6	7,8	8,5%	(2,4)	-2,4%
Rendement sur les actifs	2,4	2,2	1,6	(0,8)	-33,3%	(0,6)	-27,3%
	94,2	104,2	101,2	7,0	7,4%	(3,0)	-2,9%
Unités corporatives							
Finances	9,7	9,5	7,6	(2,1)	-21,6%	(1,9)	-20,0%
Ressources humaines	17,5	18,1	18,5	1,0	5,7%	0,4	2,2%
Sécurité industrielle	15,3	15,8	16,8	1,5	9,8%	1,0	6,3%
Affaires juridiques	4,6	2,7	2,4	(2,2)	-47,8%	(0,3)	-11,1%
Autres	0,4	0,3	0,3	(0,1)	-25,0%	-	0,0%
	47,5	46,4	45,6	(1,9)	-4,0%	(0,8)	-1,7%
Hydro-Québec Équipement	12,3	11,0	12,7	0,4	3,3%	1,7	15,5%
Hydro-Québec Production							
Maintenance et opération des installations	14,7	11,7	11,1	(3,6)	-24,5%	(0,6)	-5,1%
Espaces nordiques et refacturation des autres espaces	8,1	7,8	7,5	(0,6)	-7,4%	(0,3)	-3,8%
Autres	2,5	2,5	2,5	-		-	0,0%
	25,3	22,0	21,1	(4,2)	-16,6%	(0,9)	-4,1%
Hydro-Québec Distribution							
Refacturation des espaces	10,2	10,7	10,2	-	0,0%	(0,5)	-4,7%
Autres	1,2	0,9	0,9	(0,3)	-25,0%	-	0,0%
	11,4	11,6	11,1	(0,3)	-2,6%	(0,5)	-4,3%
Quote-part des fournisseurs - compte d'écart		(4,2)				4,2	0,0%
Total (incluant rendement)	313,7	320,9	322,1	8,4	2,7%	1,2	0,4%

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0018, page 28.

[233] Le Transporteur explique que la hausse des charges de services partagés entre 2010 et 2012 est due à certains éléments qui ne proviennent pas d'une inflation normale, soit le rendement sur les actifs des fournisseurs internes et le coût de retraite intégré dans la facturation interne. En excluant ces éléments de variation, les charges de services partagés augmentent de 12,4 M\$ entre 2010 et 2012, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 2,1 %. Le Transporteur explique cette augmentation par l'effet combiné de l'inflation des coûts, des projets de croissance ainsi que des efforts des fournisseurs internes à réduire leurs coûts de fonctionnement.

[234] L'UMQ indique que la reprise en charge par le Transporteur de certaines activités de maintenance de postes de départ dans la région de Manicouagan a pour effet de réduire les charges de services partagés fournis par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) d'un montant de 3,6 M\$ entre 2010-2012.

[235] Selon l'intervenante, en excluant cet autre élément de variation, l'augmentation causée par l'effet combiné de l'inflation, des projets de croissance et l'effort d'efficience des fournisseurs internes serait de 16 M\$, soit une augmentation annuelle moyenne de 2,5 %. Compte tenu du fait que cette augmentation est sensiblement supérieure à l'inflation, l'UMQ recommande une coupure de 3,6 M\$⁵⁷.

[236] Afin d'apprécier le caractère raisonnable du montant projeté de 322,1 M\$ pour 2012, la Régie juge pertinent de regarder la progression des charges de services partagés pour la période 2007-2012, présentée au tableau suivant.

TABLEAU 11
PROGRESSION DES CHARGES DE SERVICES PARTAGÉES POUR LA PÉRIODE 2007-2012

<i>En millions de dollars</i>	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Charges services partagés						
Année témoin	322,1	331,1	311,8	295,3	301,6	379,1
Année de base		320,9	319,2	302,5	293,8	373,7
Année historique			313,7	306,8	297,8	373,5
Écarts entre année témoin et année historique			(1,9)	(11,5)	3,8	5,6
			-0,6%	-3,9%	1,3%	1,5%

Source : Tableau établi à partir des dossiers R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

[237] Selon les renseignements présentés au tableau 11, la Régie n'observe pas de tendance à une surévaluation pour la période 2007-2012. **La Régie autorise le montant de 322,1 \$ pour les charges de services partagés, tel que demandé par le Transporteur.**

⁵⁷ Pièce C-UMQ-0009, pages 30 et 31.

5.3.1 COÛTS CAPITALISÉS

[238] Les coûts capitalisés représentent une portion déduite des charges d'exploitation imputée aux projets d'investissements, notamment au moyen de taux standards de prestation de travail. Les coûts ainsi capitalisés sont ajoutés à la base de tarification une fois les projets mis en exploitation. Pour l'année témoin 2012, les coûts capitalisés s'élèvent à 149,1 M\$ comparativement à 145,3 M\$ pour l'année de base 2011 et à 142,1 M\$ pour l'année historique 2010.

[239] Le Transporteur indique que la hausse du taux de prestation horaire moyen de 103 \$ à 112 \$ pour la période 2010-2012 s'explique par la hausse du coût de retraite. Les heures de prestation, quant à elles, passent de 1 296 000 à 1 254 000. Le Transporteur explique cette baisse par la diminution des activités des ateliers de remise à neuf et davantage de projets clé en main demandés à Hydro-Québec Équipement.

[240] L'AQCIE/CIFQ indique que lorsque le Transporteur sous-estime les coûts capitalisés (en valeur absolue), par exemple, en raison de travaux imprévus exécutés par ses employés, l'écart créé se trouve à être payé en double, soit à titre de CNE pour l'année témoin projetée et à titre d'amortissement à la suite de son inclusion à la base de tarification.

[241] Selon l'intervenant, ces travaux imprévus exécutés par les employés du Transporteur devraient normalement faire augmenter ses coûts, que ce soit en prestation de travail, en utilisant des contractuels et en gestion de matériel. Un écart favorable au niveau des coûts capitalisés devrait normalement être contrebalancé, en tout ou en partie, par un autre écart (défavorable) relatif à une ou plusieurs autres rubriques des CNE. Or, l'intervenant indique que pour 2009 et 2010, le Transporteur ne présente pas un tel écart défavorable dans une autre rubrique des CNE.

[242] L'AQCIE/CIFQ propose la mise en place d'un compte d'écart ainsi que la prise en compte de l'écart défavorable au niveau des CNE, en autant que la preuve démontre cette contrepartie⁵⁸.

⁵⁸ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0010, page 11.

[243] En comparant les coûts capitalisés de la période 2010-2012 avec les investissements réels de 1 207,2 M\$ pour 2010 et ceux prévus de 1 464,1 M\$ et de 1 843,1 M\$ pour 2011 et 2012, la Régie observe que les coûts capitalisés aux investissements présentent une très faible hausse contrairement aux investissements prévus⁵⁹.

[244] Questionné à ce sujet, le Transporteur indique qu'il n'y a pas de lien direct à établir entre les investissements et les coûts capitalisés, car les projets du Transporteur sont réalisés majoritairement clé en main, ce qui nécessite peu de prestation de travail aux investissements⁶⁰.

[245] Malgré cette réponse du Transporteur, la Régie se questionne sur son affirmation relative à l'absence de lien entre les investissements et les coûts capitalisés aux investissements. La Régie souhaite examiner cette question de façon plus détaillée dans le cadre du prochain dossier tarifaire. **Elle demande donc au Transporteur de déposer une analyse exhaustive mettant en relation les coûts capitalisés et les investissements pour trois années historiques ainsi que l'année de base et l'année témoin.**

[246] **La Régie autorise pour l'année témoin 2012, le montant projeté de 149,1 M\$ au titre des coûts capitalisés.**

5.3.2 APPROCHE GLOBALE DE TYPE PARAMÉTRIQUE

[247] Dans le présent dossier tarifaire, le Transporteur présente son approche paramétrique et, à titre illustratif, l'application de la formule paramétrique de la Régie. Le tableau suivant présente l'évaluation, par le Transporteur, des CNE pour 2012 à l'aide de la formule paramétrique de la Régie.

⁵⁹ Pièce B-0025, page 24.

⁶⁰ Pièce B-0057, page 38.

TABLEAU 12
ÉVALUATION PAR LE TRANSPORTEUR DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION POUR
2012 À L'AIDE DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE DE LA RÉGIE

<i>En millions de dollars</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
						Niveau estimé	Niveau proposé	Écart
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8		
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1		
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Coût de retraite brut de l'année témoin						23,1		
Sous-total - avant productivité	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	728,1		
Productivité								
2008						(6,2)		
2009						(6,4)		
2010						(6,3)		
2011						(6,4)		
2012						(6,6)		
Total - incluant productivité						696,2	694,8	(1,4)

Source : Pièce B-0018, tableau 3, page 9.

[248] La Régie constate que les résultats tels que présentés au tableau 12 sont conformes à l'approche de type paramétrique qu'elle a retenue dans sa décision D-2010-032.

[249] Le Transporteur estime que les CNE proposées pour l'année témoin projetée correspondent à 1,4 M\$ de moins que le montant de 696,2 M\$ qui résulte du calcul de la formule paramétrique. Le Transporteur utilise le taux d'inflation projeté de 2 % et le facteur de 1,31 % pour tenir compte de la croissance du réseau.

[250] En tenant compte de la hausse de 15,0 M\$ du budget spécifique entre l'année historique 2007 et l'année témoin projetée 2012, le montant de 696,2 M\$ des CNE est ainsi ajusté à 711,2 M\$, soit 16,4 M\$ de plus que le montant proposé par le Transporteur.

[251] Le Transporteur en conclut que le montant de 694,8 M\$ de CNE pour l'année témoin projetée 2012 est raisonnable. Ce montant représente une diminution de 17,2 M\$, ou 2,4 %, par rapport au niveau autorisé par la Régie pour 2011.

[252] La Régie présente au tableau 13 le résultat attendu de l'application de la formule paramétrique de manière à tenir compte de l'augmentation à 2 % de la cible d'efficience pour l'année 2012.

TABLEAU 13
ÉVALUATION PAR LA RÉGIE DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION POUR 2012 À
L'AIDE DE LA FORMULE PARAMÉTRIQUE

<i>En millions de dollars</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
						Niveau estimé	Niveau proposé	Écart
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8		
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1		
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Coût de retraite brut de l'année témoin						23,1		
Sous-total - avant productivité	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	728,1		
Productivité								
2008						(6,2)		
2009						(6,4)		
2010						(6,3)		
2011						(6,4)		
2012						(13,2)		
Total - incluant productivité						689,6	694,8	5,2

Source : Pièce B-0018, tableau 3, page 9.

[253] En tenant compte de la hausse de la cible d'efficience à 2 % des charges nettes d'exploitation 2012 sous son contrôle, le montant des CNE selon la formule paramétrique est de 689,6 M\$, soit 5,2 M\$ de moins que le montant proposé par le Transporteur.

5.3.3 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[254] Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant global des CNE de 694,8 M\$ pour l'année témoin 2012, soit une croissance de 60,4 M\$ pour la période 2010-2012. Comparativement à l'année autorisée 2011, les CNE proposées présentent une baisse de 17,2 M\$.

[255] Pour l'année 2012, avant la prise en compte de l'ensemble des gains de productivité, l'application de l'approche paramétrique permet un budget à hauteur de 728,1 M\$. Après déduction des gains de productivité et considérant la décision de la Régie dans le présent dossier de ne pas reconnaître le caractère spécifique de certaines dépenses totalisant 20 M\$, le montant obtenu est de 689,6 M\$.

[256] La Régie souligne que le montant obtenu selon l'approche paramétrique, incluant le facteur d'efficacité de 2 %, ne reflète qu'une partie de gains d'efficacité additionnels récurrents prévus à compter de 2012.

[257] Considérant l'ensemble de la preuve au dossier et l'examen détaillé des charges d'exploitation impliquant une réduction totale de 15 M\$ (Masse salariale 5 M\$ et Stock et autres 10 M\$) dans les charges brutes directes, la Régie accorde, pour l'année témoin 2012, un montant de 679,8 M\$ (694,8 M\$ moins 15 M\$) pour les CNE, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne d'environ 3,6 % par rapport au montant historique pour l'année 2010.

5.4 AUTRES CHARGES

[258] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2012, un montant de 1 114,7 M\$ au titre des Autres charges, tel qu'il appert du tableau 14.

TABLEAU 14
ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES 2010-2012

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2011 autorisé D-2011-039	2010 année historique	2011 année de base	2012 année témoin	Variation 2012- 2011 autorisé		Variation 2012 - 2010 année historique		Variation 2012 - 2011 année de base
Achats de services de transport	21,5	18,7	19,0	19,3	(2,2)	-10,2%	3,2%		1,6%
Achats d'électricité	14,0	14,3	15,0	15,1	1,1	7,9%	5,6%		0,7%
Amortissement									
Immobilisations corporelles et actifs incorporels	889,3	856,9	881,1	942,9	53,6	6,0%	10,0%		7,0%
Autres	58,0	92,9	66,2	91,0	33,0	56,9%	-2,0%		37,5%
	947,3	949,8	947,3	1 033,9	86,6	9,1%	8,9%		9,1%
Taxes									
Taxes sur le capital		17,2							
Taxes sur les services publics	78,5	72,6	75,1	77,3	(1,2)	-1,5%	6,5%		2,9%
Taxes municipales et scolaires	12,3	11,6	12,4	12,5	0,2	1,6%	7,8%		0,8%
	90,8	101,4	87,5	89,8	(1,0)	-18,9%	-11,4%		2,6%
Autres revenus de facturation interne	(43,9)	(41,2)	(43,3)	(43,4)	0,5	-1,1%	5,3%		0,2%
Total	1 029,7	1 043,0	1 025,5	1 114,7	85,0	8,3%	6,9%		8,7%

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0016 et de la pièce B-50, page 4 du dossier R-3738-2010.

5.4.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[259] Le montant projeté pour l'année témoin 2012 au titre des Achats de services de transport auprès des entreprises suivantes est de 19,3 M\$.

Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT)

[260] Le Transporteur entend commercialiser la capacité de transport de CRT, tant en export qu'en import, en achetant toute la capacité de ce réseau, soit 325 MW, sur la base du tarif de CRT de 8,63 \$/kW/an pour 2012 et d'un taux de pertes de 1,6 %.

[261] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,7 M\$ pour l'année 2012. Ce montant est équivalent à celui de l'année de base 2011 et en légère baisse par rapport à celui de l'année historique 2010.

Rio Tinto Alcan (RTA)

[262] Le Transporteur projette, pour 2012, un montant de 10,6 M\$ pour ses Achats de services de transport auprès de RTA pour l'alimentation des charges du Distributeur dans la région du Saguenay – Lac Saint-Jean.

[263] Ces achats sont payés à RTA en vertu de deux contrats :

- un contrat de location de deux lignes de RTA, reconduit temporairement depuis le 31 décembre 2008;
- un contrat de service de transport échu depuis le 31 décembre 2006 dont les dispositions continuent de s'appliquer jusqu'à la conclusion des négociations en cours en vue de son renouvellement.

Énergie La Lièvre (ÉLL)

[264] Le coût des services de transport achetés de ÉLL est estimé à 1,3 M\$ pour 2012. Ces achats proviennent d'un contrat de transport intervenu entre le Transporteur et ÉLL, pour une durée initiale de cinq ans débutant en 2009, qui vise à assurer l'alimentation de l'usine de Papier Masson Ltée, un client du Distributeur.

Société en commandite hydroélectrique Manicouagan (SCHM)

[265] Pour l'année témoin 2012, le Transporteur évalue à 1,6 M\$ la prévision de ses Achats de services de transport auprès de SCHM. Ce montant est en baisse par rapport à celui demandé dans le dossier tarifaire précédent en raison d'un tarif anticipé moins élevé que prévu⁶¹ à la suite de négociations en cours en vue de conclure un contrat définissant les tarifs et conditions du service de transport de ce réseau.

⁶¹ Pièce B-0057, page 39.

[266] La Régie juge raisonnables les montants suivants proposés pour l'année 2012 à titre d'Achats de services de transport auprès de :

- **CRT : 5,7 M\$;**
- **RTA : 10,6 M\$;**
- **ÉLL : 1,3 M\$;**
- **SCHM : 1,6M\$.**

5.4.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

[267] Depuis 2004, le Distributeur facture aux unités d'Hydro-Québec leur usage interne d'électricité sur la base de la consommation réelle mesurée par des compteurs et des Tarifs et conditions du Distributeur en vigueur. Ainsi, le Transporteur sera facturé pour un montant de 15,1 M\$ en 2012.

[268] La Régie retient le montant de 15,1 M\$ projeté par le Transporteur, pour l'année témoin 2012, au titre des Achats d'électricité.

5.4.3 AMORTISSEMENT

[269] Pour l'année témoin 2012, les charges d'amortissement s'élèvent à 1 033,9 M\$, comparativement à 947,3 M\$ pour l'année de base 2011 et à 949,8 M\$ pour l'année historique 2010. Au cours de la période 2010-2012, ces charges ont augmenté de 84,1 M\$ (8,9 %), principalement eu égard à l'amortissement des projets nouvellement mis en service et des retraits d'actifs.

[270] Les charges d'amortissement comprennent l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, des actifs incorporels, des actifs réglementaires, des frais reportés ainsi que les retraits d'actifs et les radiations de projets anticipées.

[271] Pour ce qui est de l'année témoin 2012, le Transporteur ajoute l'amortissement de 21,8 M\$ relatif à un « Actif réglementaire ATPC/PTPC », tel que soumis dans la demande conjointe R-3768-2011 du Transporteur et du Distributeur.

[272] Dans sa décision D-2012-021, la Régie a refusé la création de cet actif réglementaire ainsi que la dépense d'amortissement associée de 21,8 M\$. Toutefois, elle permettait le recouvrement intégral du coût non amorti des services passés pour un montant de 27,9 M\$.

[273] Il résulte donc de cette décision une hausse nette de 6,1 M\$ de la charge d'amortissement au présent dossier.

[274] En ce qui a trait aux retraits d'actifs, depuis le dossier tarifaire R-3738-2010, le Transporteur détermine les projections pour les retraits de nature courante selon une nouvelle approche et présente distinctement les autres retraits reliés aux travaux de corroboration et de mise en conformité.

[275] Dans le dossier tarifaire précédent, les montants de l'année témoin 2011 et de l'année de base 2010 ont été évalués selon un ratio des retraits bruts sur le total des mises en exploitation de 3,1 %, lequel ratio était basé sur une moyenne historique de cinq ans⁶².

[276] Dans le présent dossier, le Transporteur dépose la mise à jour de cet historique et y inclut l'année 2010. Le ratio annuel moyen établi selon les données historiques de la période 2006-2010 s'élève à 2,9 %, comparativement à 3,1 % établi selon les données des années 2005-2009.

[277] Le tableau suivant présente le ratio Retraits bruts sur les mises en exploitation (RB / MEE) pour la période 2006-2012.

⁶² Décision D-2011-039, page 57.

TABLEAU 15
RATIO DES RETRAITS BRUTS SUR LES MISES EN EXPLOITATION 2006-2012

	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Ratio RB / MEE							
Année témoin	3,7%	3,1%					
Année de base		3,5%	3,1%				
Année historique			2,3%	3,2%	2,6%	2,6%	3,6%
Mises en exploitation (M\$)	1 410,5	1 478,5	1 152,6	1 440,0	784,8	732,7	784,7

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0019, page 9 et de la décision D-2011-032, page 57.

[278] Pour l'année témoin 2011, considérant un ratio de 3,1 %, le Transporteur prévoyait des retraits de nature courante de 45,0 M\$. En tenant compte des résultats réels de quatre mois et d'une projection pour les huit mois restants, ce montant est révisé à 52,4 M\$ pour l'année de base 2011. En considérant également les autres retraits, le montant total des retraits d'actifs pour l'année de base s'élève à 57,4 M\$.

[279] Le Transporteur souligne à nouveau que les retraits de nature courante varient en fonction du niveau de mises en exploitation, particulièrement pour les projets de pérennité, pour lesquels il y a généralement plus de retraits. Selon le Transporteur, une grande partie de sa stratégie de croissance et de pérennité requiert que soit retiré du réseau un équipement d'âge avancé et qu'il soit également retiré aux registres comptables. Comme un grand nombre d'installations ont été mises en service dans les années 1970, des travaux d'envergure sont planifiés pour en assurer la pérennité.

[280] Pour l'année témoin 2012, le Transporteur prévoit des retraits de nature courante à hauteur de 52 M\$, soit un montant comparable au montant de 52,4 M\$ projeté pour l'année de base 2011.

[281] Conséquemment, le ratio RB/MEE présente une croissance, passant de 3,5 % à 3,7 %, alors que les mises en exploitation projetées sont en baisse, passant de 1 478,5 M\$ pour l'année de base 2011 à 1 410,5 M\$ prévues en 2012.

[282] Pour ses projections des retraits de nature courante, le Transporteur explique qu'il tient compte de l'évolution du processus d'analyse de projets de mises en service, de mises à jour au registre technique et du niveau des retraits de 33,3 M\$ réalisés dans les six premiers mois de l'année 2011⁶³.

[283] En appliquant la même méthode que celle utilisée au dernier dossier tarifaire, soit un ratio moyen de 2,9 % sur les mises en exploitation prévues en 2012, la Régie estime que le montant projeté pour les retraits de nature courante serait de 42 M\$ plutôt que de 52 M\$.

[284] Néanmoins, considérant que l'utilisation du ratio précité est récente, considérant la justification du Transporteur à l'égard du montant des retraits d'actifs de l'année de base 2011 et considérant l'impact de la décision D-2012-021, la Régie autorise un montant de 1 040,0 M\$ pour l'année témoin 2012 au titre des charges d'amortissement.

[285] Dans la décision D-2011-039, la Régie demandait au Transporteur de présenter, lors du dépôt de ses rapports annuels, le détail des retraits d'actifs réalisés par catégorie d'actifs et d'expliquer les variations relatives au montant autorisé.

[286] Dans son rapport annuel 2011, le Transporteur indique qu'il regrette de ne pouvoir répondre à cette question, car la ventilation ne peut se faire au prix d'un effort raisonnable. En 2010, plus de 2 400 équipements furent retirés dont 90 % pour des montants inférieurs à 0,1 M\$. La quasi-totalité de ces retraits concernent de l'appareillage de postes et de lignes de transport⁶⁴.

[287] À la lumière des explications fournies par le Transporteur, la Régie ne juge pas nécessaire de maintenir le suivi du détail des retraits d'actifs réalisés par catégorie d'actif demandé dans la décision D-2011-039.

⁶³ Pièce B-0019, page 10.

⁶⁴ Rapport annuel 2010 du Transporteur, pièce HQT-2, document 13, page 3.

5.5 FRAIS CORPORATIFS, INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE

5.5.1 FRAIS CORPORATIFS

[288] Les frais corporatifs correspondent aux coûts de fonctionnement engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités d'affaires en particulier, mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble.

[289] Le Transporteur indique que la répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie dans sa décision D-2005-50⁶⁵. Pour l'année témoin projetée 2012, il établit sa quote-part des frais corporatifs à 35,5 M\$, comparativement à 34,7 M\$ pour l'année de base 2011 et 27,6 M\$ pour l'année historique 2010.

[290] En suivi de la décision D-2011-039 dans laquelle la Régie demandait au Transporteur d'identifier les frais corporatifs sur lesquels il exerce un contrôle, le Transporteur indique qu'il n'y a pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et leur répartition aux unités. Conséquemment, le Transporteur ne peut exercer de contrôle sur ceux-ci.

[291] L'ACEFQ considère que ces dépenses devraient être gelées au niveau de 2010, selon le budget du gouvernement du Québec de mars 2011⁶⁶.

[292] L'AQCIE/CIFQ indique qu'à partir de 2008, les projections pour les frais corporatifs étaient non seulement surévaluées, mais présentaient également une croissance alors que, selon l'intervenant, certains indices laissaient présager une diminution de ces coûts. Étant donné qu'un écart au niveau des frais corporatifs peut être isolé des écarts reliés aux autres rubriques et que ces frais sont hors du contrôle du Transporteur, l'AQCIE/CIFQ considère approprié de mettre en place un compte d'écart⁶⁷.

⁶⁵ Dossier R-3549-2004 Phase 1, page 37.

⁶⁶ Pièce C-ACEFQ-0007, page 16.

⁶⁷ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0010, page 17.

[293] L'UC recommande de plafonner au niveau de l'IPC l'augmentation annuelle des frais corporatifs et en ajuster le montant projeté en 2012 à partir du montant historique 2010⁶⁸.

[294] Dans sa décision D-2011-039, la Régie constatait une surévaluation des frais corporatifs projetés comparativement aux résultats réels, pour la période 2005-2009⁶⁹. La Régie note que cette tendance s'observe également au présent dossier, pour la période 2007-2011, telle qu'illustrée au tableau suivant.

TABLEAU 16
PROGRESSION DES FRAIS CORPORATIFS POUR LA PÉRIODE 2007-2012

<i>En millions de dollars</i>	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Frais corporatifs						
Année témoin	35,5	38,3	38,3	37,4	34,4	35,2
Année de base		34,7	33,6	34,1	36,6	34,6
Année historique			27,6	28,6	32,2	35,6
Écarts entre année témoin et année historique			10,7	8,8	2,2	-0,4
			28%	24%	6%	-1%

Source : Tableau établi à partir des dossiers R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

[295] La Régie considère peu probable que la baisse des montants historiques amorcée depuis 2008 se transforme en une hausse annuelle moyenne de 14,3 % pour la période 2010-2012.

[296] Par ailleurs, dans sa décision D-2012-024, la Régie a estimé un montant pour les frais corporatifs 2012 attribuables au Distributeur à partir du montant historique 2010 ajusté en fonction de l'inflation 2011 et 2012 et du coût de retraite⁷⁰. La diminution exigée par la Régie représente 8 % du montant demandé par le Distributeur, soit 3 M\$ sur un montant projeté de 37,5 M\$.

⁶⁸ Pièce C-UC-0014, page 18.

⁶⁹ Dossier R-3738-2010, page 60.

⁷⁰ Dossier R-3776-2011, page 80.

[297] **La Régie retient le même pourcentage de 8 % pour établir le montant projeté des frais corporatifs attribuables au Transporteur pour 2012. Elle autorise donc un montant de 32,7 M\$ à titre de frais corporatifs attribuables au Transporteur.**

5.5.2 REVENUS D'INTÉRÊTS RELIÉS AU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE

[298] **La Régie autorise les montants projetés de 3,3 M\$ pour les Intérêts reliés au remboursement gouvernemental et de 3,2 M\$ pour la Facturation externe.**

6. BASE DE TARIFICATION

6.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

[299] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2012, une base de tarification de 17 539,0 M\$ établie selon la moyenne des 13 soldes.

[300] Comparée à la base de tarification de l'année autorisée 2011 établie à 17 154,3 M\$, la progression se chiffre à 384,7 M\$, soit 2,2 %. Par rapport à l'année historique 2010, l'augmentation de la base de tarification est de 873,1 M\$, soit 5,2 %.

[301] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification depuis 2010.

TABLEAU 17
ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2010-2012

<i>En millions de dollars ou en % Moyenne des 13 soldes</i>	2011 autorisé D-2011-061	2010 année historique	2011 année de base	2012 année témoin	<i>Variation 2012 - 2011 autorisé</i>		<i>Variation 2012 - 2010 année historique</i>	
Immobilisations corporelles en exploitation								
Postes	9 292,0	8 976,4	9 194,8	9 586,3	294,2	3,2%	6,8%	4,3%
Lignes	5 864,9	5 739,0	5 765,2	5 889,1	24,2	0,4%	2,6%	2,2%
Autres actifs de réseau	305,1	294,8	347,7	357,4	52,3	17,1%	21,2%	2,8%
Actifs de soutien	335,9	330,0	336,5	314,1	(21,8)	-6,5%	-4,8%	-6,7%
Télécommunications	604,7	609,9	604,6	641,0	36,3	6,0%	5,1%	6,0%
	16 402,6	15 950,2	16 248,8	16 787,8	385,3	2,3%	5,3%	3,3%
Actifs incorporels								
Servitudes	320,7	322,4	330,1	330,8	10,1	3,2%	2,6%	0,2%
Logiciels	47,9	45,5	46,7	54,7	6,9	14,3%	20,3%	17,2%
Autres	4,0	7,3	6,2	5,3	1,3	32,5%	-27,7%	-15,3%
	372,6	375,2	383,1	390,8	18,3	4,9%	4,2%	2,0%
Autres actifs								
Actif au titre des prestations constituées	374,3	306,3	376,2	-	(374,3)	-100,0%	-100,0%	-100,0%
Passif au titre des prestations constituées	(122,7)	(110,3)	(119,7)	-	122,7	-100,0%	-100,0%	-100,0%
Actifs réglementaires	28,9	49,9	27,7	300,5	271,6	940,1%	502,6%	986,2%
Frais reportés	(125,5)	(123,5)	(123,4)	(151,6)	(26,1)	20,8%	22,8%	22,8%
Remboursement gouvernemental	49,6	53,9	49,6	45,2	(4,4)	-8,9%	-16,1%	-8,9%
	204,7	176,3	210,4	194,1	(10,6)	-5,2%	10,1%	-7,7%
Fonds de roulement								
Encaisse réglementaire	60,6	56,0	57,9	60,1	(0,5)	-0,8%	7,3%	3,9%
Matériaux, combustibles et fournitures	108,9	108,2	103,1	106,1	(2,8)	-2,5%	-1,9%	2,9%
	169,5	164,2	161,0	166,2	(3,3)	-1,9%	1,2%	3,2%
Retrait d'actifs diminués selon la D-2001-(5,0							
Total	17 154,3	16 665,9	17 003,2	17 539,0	384,7	2,2%	5,2%	3,2%

Source : Tableau établi à partir des pièces B-0021, B-0022 et B-0023 et du dossier R-3738-2010, pièce B-50.

[302] La Régie approuve, aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification projetée pour l'année témoin 2012, sous réserve des dispositions contenues dans la présente décision.

6.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

[303] Les immobilisations corporelles en exploitation totalisent 16 787,8 M\$ pour l'année témoin 2012, soit une hausse de 385,3 M\$, ou 2,3 %, par rapport à l'année autorisée 2011 et de 837,7 M\$, ou 5,3 %, par rapport à l'année historique 2010.

6.2.1 FIABILITÉ DES PROJECTIONS

[304] Pour l'année témoin 2012, le Transporteur projette des mises en exploitation nettes des contributions de ses clients pour un total de 1 410,5 M\$.

[305] Pour l'année de base 2011, les mises en exploitation totales nettes de 1 478,5 M\$ sont comparables au montant projeté de 1 473,1 M\$ autorisé pour 2011.

[306] Dans sa décision D-2011-039, la Régie notait que les mises en exploitation de l'année de base 2010 de 1 249,8 M\$ représentaient une somme équivalente au montant autorisé 2010 de 1 250,1 M\$. Sur la base de ces résultats préliminaires, la Régie constatait une amélioration dans la fiabilité des projections, sous réserve des données historiques 2010⁷¹. Or, dans le présent dossier, la Régie constate que les mises en exploitation de l'année historique s'élèvent à 1 152,6 M\$⁷², soit une somme moindre de 97,2 M\$ (ou 8 %) au montant projeté de l'année de base 2010.

[307] Afin d'effectuer un suivi de l'évolution des mises en service, le Transporteur dépose un tableau présentant les impacts des mises en exploitation sur les écarts entre la base de tarification réelle et autorisée et sur le rendement de la base de tarification. En réponse à une demande de renseignement, le Transporteur dépose également un tableau afin d'y inclure les impacts sur l'amortissement et les taxes⁷³.

[308] L'AQCIE/CIFQ indique que, pour les années 2001, 2005 et 2007 à 2010, la base de tarification du Transporteur présente une surévaluation moyenne de 143 M\$. Selon l'intervenant, le Transporteur profite d'un écart favorable de 3,5 M\$ en raison de cette surévaluation, en considérant un taux de rendement moyen avoisinant 8 %. L'AQCIE/CIFQ recommande la création d'un compte d'écart⁷⁴.

⁷¹ Dossier R-3738-2011, page 66.

⁷² Pièce B-0020, page 6.

⁷³ Pièce B-0057, page 40, tableau R-22.1.

⁷⁴ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0010, page 5.

[309] La Régie constate que la base de tarification historique 2010 est plus élevée de 156,5 M\$ comparativement à celle autorisée pour l'année témoin, malgré des mises en exploitation réelles inférieures à celles prévues⁷⁵.

[310] De même, la base de tarification de l'année de base 2011 est inférieure de 151,0 M\$ à celle autorisée pour l'année témoin, malgré un niveau comparable de projections de mises en exploitation.

[311] La Régie demande au Transporteur de déposer une mise à jour du tableau R22.1 de la pièce B-0057, en remplacement du tableau 16 de la pièce B-0020, page 15 lors des prochains dossiers tarifaires.

[312] Elle lui demande également, en complément d'information à ce tableau, de faire le lien et d'expliquer la relation entre les mises en exploitation réelles et projetées et la base de tarification pour trois années historiques et l'année de base.

6.3 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN EXPLOITATION

[313] Pour la période 2010-2012, le Transporteur fournit un historique de la réalisation de projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés.

[314] Pour les projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, le Transporteur fournit un historique de la réalisation des projets inclus dans les enveloppes de projets antérieurement autorisés par la Régie.

[315] Le Transporteur présente également les additions de plus de 5 M\$ à la base de tarification pour les années 2010 à 2012.

⁷⁵ Pièce B-0057, page 40, tableau R-22.1.

[316] Pour l'année témoin 2012, le Transporteur inclut, dans la base de tarification, les montants relatifs à deux projets qui n'avaient pas été autorisés par la Régie au moment du dépôt de la présente demande, soit le renforcement du réseau alimentant le parc industriel de Bécancour et La Vérendrye. Les montants correspondant aux mises en exploitation de ces deux projets sont respectivement de 63,8 M\$ et de 10,7 M\$.

[317] La Régie autorise l'inclusion du coût du projet Bécancour, déjà autorisé par la décision D-2011-120⁷⁶ dans la base de tarification 2012.

[318] En date de la présente décision, le projet La Vérendrye n'est pas déposé à la Régie pour autorisation. La Régie estime l'impact sur la moyenne des 13 soldes à 0,8 M\$.

[319] La Régie rejette la proposition du Transporteur d'inclure le coût de 10,7 M\$ du projet La Vérendrye dans la base de tarification de l'année 2012.

6.3.1 PROJETS LAURENT ET MONT-ROYAL

[320] Dans le dossier R-3778-2011 relatif au budget d'investissements 2012, la Régie n'entendait pas traiter du dépassement de coûts pour les projets Laurent et Mont-Royal⁷⁷.

[321] En lien avec cette décision et en réponse à une demande de renseignements, le Transporteur explique la nature des travaux ayant entraîné une hausse des coûts initialement prévus pour ces deux projets⁷⁸.

⁷⁶ Dossier R-3769-2011.

⁷⁷ Décision D-2011-146, page 6.

⁷⁸ Pièce B-0057, pages 45 à 48.

[322] Le coût révisé du projet Laurent passe de 17 M\$ en 2007 à 33,3 M\$ en 2011. Le Transporteur indique que ce dépassement est lié à une sous-évaluation des travaux et à une augmentation des frais financiers due au report de la mise en service. Le Transporteur souligne la difficulté de réaliser les retraits d'équipements en regard de la complexité du réseau de transport et d'une importante charge industrielle desservie par ce poste ainsi que la difficulté de réaliser les travaux de pérennité et de croissance en même temps. Les mises en service devraient être complétées en 2014.

[323] Le coût révisé du projet Mont-Royal passe de 23,2 M\$ en 2008 à 29,1 M\$ en 2011. Le Transporteur justifie ce dépassement rendu nécessaire pour la réhabilitation sismique du bâtiment et pour répondre aux besoins du Distributeur. Les mises en service sont de plus reportées de 2011 à 2013.

[324] En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur dépose une mise à jour des mises en exploitation 2011 et 2012 afin de présenter séparément les projets Laurent et Mont-Royal. Le Transporteur souligne également qu'aucun autre dépassement du seuil de 25 M\$ n'était prévu en 2011 pour un projet dont le coût individuel était inférieur à 25 M\$.

[325] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur pour justifier le dépassement de coûts des projets Laurent et Mont-Royal.

[326] La Régie demande au Transporteur de poursuivre la présentation des autorisations de la Régie rattachées aux additions à la base de tarification réalisées ou projetées ainsi qu'un suivi de leurs valeurs autorisées. De plus, pour les projets dont le coût révisé dépasse le seuil de 25 M\$, la Régie demande au Transporteur de les présenter distinctement, par projet.

6.3.2 INTÉGRATION DES PARCS ÉOLIENS MATAPÉDIA

[327] Dans sa décision D-2007-141⁷⁹, la Régie a autorisé la réalisation du projet pour l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia. Cependant, elle a réservé sa décision quant au calcul du versement de la contribution du Distributeur, en

⁷⁹ Dossier R-3631-2007.

attente d'une proposition du Transporteur, à venir dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire.

[328] Dans sa décision D-2011-039, la Régie demandait au Transporteur de lui soumettre, en 2011, dans le cadre d'une cause générique, une proposition quant aux modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service⁸⁰.

[329] Au présent dossier, le Transporteur prévoit que les dernières mises en service prévues pour l'intégration du projet Matapédia seront réalisées en 2012. Conséquemment, le Transporteur fait la mise à jour de l'estimation de la contribution du Distributeur au coût total du projet et inclut un montant de frais reportés créditeurs⁸¹ de 76,3 M\$.

[330] Compte tenu du fait que l'examen des modalités d'établissement de la contribution du Distributeur n'est pas complété en date de la présente décision, la Régie est d'avis que la détermination du montant final de la contribution du Distributeur pour le projet Matapédia devra se faire dans le cadre du dossier générique demandé par la Régie dans sa décision D-2011-039.

6.4 AUTRES ACTIFS

[331] Pour l'année témoin projetée 2012, les autres actifs représentent les Actifs réglementaires, les Frais reportés (soit les contributions de HQD et HQP) et le Remboursement gouvernemental.

[332] Dans le contexte du passage aux IFRS, le Transporteur radie de la base de tarification les soldes ATPC/PTPC au 31 décembre 2011 et inscrit un actif réglementaire de 261,6 M\$ au 1^{er} janvier 2012⁸².

⁸⁰ Dossier R-3738-2010, page 109.

⁸¹ Pièce B-0057, page 50.

⁸² Décision D-2012-021, pages 18 à 23.

[333] Dans la décision D-2012-021, la Régie a refusé la création de cet actif réglementaire au 1^{er} janvier 2012. **La Régie estime que les actifs réglementaires au 31 décembre 2012, établis selon la moyenne des 13 soldes, devront être réduits d'un montant de 250,7 M\$.**

7. COÛT DU CAPITAL

[334] Les paramètres financiers utilisés pour le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification ainsi qu'au coût du capital prospectif du Transporteur sont :

- La structure de capital présumée;
- Le taux de rendement sur l'avoir propre;
- Le coût de la dette.

[335] L'évaluation des paramètres repose sur les méthodologies approuvées par la Régie dans ses décisions antérieures⁸³.

[336] Le 20 janvier 2012, afin de tenir compte des données les plus récentes du *Consensus Forecasts*, le Transporteur dépose une mise à jour du calcul du taux de rendement sur l'avoir propre, du coût moyen pondéré du capital et du coût du capital prospectif⁸⁴.

7.1 STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

[337] En ce qui a trait à la structure du capital et la détermination du taux de rendement sur l'avoir propre, le Transporteur propose :

⁸³ Décisions D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015 et D-2002-95.

⁸⁴ Pièce B-0109.

- le maintien de la structure du capital approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95⁸⁵, soit 30 % de capitaux propres et 70 % de dette;
- le maintien de la méthode utilisée pour évaluer le rendement sur l'avoir propre, soit la résultante de la somme du taux sans risque et de la prime de risque spécifique au Transporteur;
- la fixation d'un taux sans risque de 4,232 % selon les prévisions du *Consensus Forecasts* de mai 2011, revue à la baisse à 3,110 % en fonction des prévisions du *Consensus Forecasts* de novembre 2011;
- le maintien de la prime de risque spécifique au Transporteur, soit un taux de 3,281 %.

[338] Le taux de rendement sur l'avoir propre proposé pour 2012, selon ces paramètres, s'élève à 7,513 %.

[339] Après la mise à jour du taux sans risque, le rendement sur l'avoir propre s'établit à 6,391 %⁸⁶. Il s'agit d'une baisse de 0,746 % par rapport au taux de 7,137 % approuvé par la Régie pour 2011, reflétant la baisse du taux sans risque.

[340] La Régie maintient, pour l'année témoin 2012, la méthodologie utilisée pour la mise à jour du taux de rendement, ainsi que la structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres. La Régie autorise un taux de rendement sur l'avoir propre de 6,391 %.

7.2 COÛT DE LA DETTE

[341] Conformément aux décisions antérieures de la Régie, le Transporteur utilise dans le cadre de la présente demande tarifaire le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec.

[342] Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2012, un coût de la dette de 7,030 %, soit une diminution de 0,204 % comparativement au taux de 7,234 % approuvé par la Régie en 2011.

⁸⁵ Dossier R-3401-98.

⁸⁶ Pièce B-0109, page 6.

[343] La réduction du coût de la dette s'explique, à l'instar de l'année dernière, principalement par l'effet favorable du renouvellement de la dette à des taux plus bas que le coût moyen historique. Cet effet favorable est toutefois compensé en partie par un effet défavorable provenant de la hausse des taux d'intérêt de court terme.

[344] Le Transporteur maintient, pour les nouvelles émissions, la même structure de financement que celle proposée dans les demandes tarifaires antérieures, soit 80 % en obligations à taux fixe de 30 ans et 20 % en obligations à taux variable.

[345] Le Transporteur rappelle que le coût de la dette a été calculé selon l'approche approuvée par la Régie dans ses décisions antérieures. En accord avec cette approche, le coût de la dette correspond au ratio des frais financiers sur les montants associés à la dette et aux *swaps* susceptibles d'avoir financé les actifs.

[346] Le Transporteur souligne également que le passage des normes comptables canadiennes aux IFRS au 1^{er} janvier 2012 n'a pas d'impacts significatifs sur le coût de la dette des entités réglementées d'Hydro-Québec.

[347] Dans sa décision D-2012-021 relative au passage aux normes IFRS, la Régie a demandé au Transporteur et au Distributeur de présenter la charge de désactualisation avec les coûts d'emprunts à partir du 1^{er} janvier 2012, conformément à la norme IAS 37⁸⁷.

[348] Cependant, dans sa décision D-2012-035 relative au dossier tarifaire du Distributeur, la Régie accepte que la comptabilisation de cette charge de désactualisation en coûts d'emprunts soit effectuée à compter du prochain dossier tarifaire du Distributeur, plutôt qu'à compter du 1^{er} janvier 2012⁸⁸.

[349] La Régie demande au Transporteur de tenir compte de ce nouveau coût d'emprunt pour le calcul du coût moyen de la dette à compter du 1^{er} janvier 2013.

[350] La Régie autorise un coût de la dette du Transporteur pour l'année témoin 2012 de 7,030 %.

⁸⁷ Dossier R-3768-2001, page 12.

⁸⁸ Dossier R-3776-2011, page 6.

7.3 TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

[351] Le Transporteur présente le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à sa base de tarification. Lors du dépôt de sa preuve initiale, le taux proposé était de 7,175 %. À la suite de la mise à jour du taux de rendement de l'avoir propre, ce taux est ajusté à 6,838 %⁸⁹. Ce taux tient compte d'un coût de la dette projeté de 7,030 % et d'un taux de rendement sur l'avoir propre de 6,391 %, reflétant une pondération de 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.

[352] **La Régie autorise un coût moyen pondéré du capital de 6,838 % applicable à la base de tarification.**

7.4 COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF

[353] Le Transporteur demande que le coût du capital prospectif soit établi à 6,035 %. À la suite de la mise à jour du taux de rendement de l'avoir propre, ce taux est ajusté à 5,698 %. Il correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre de 6,391 % et d'un coût prospectif de la dette de 5,401 %.

[354] **La Régie établit le taux en capital prospectif à 5,698 %.**

8. REVENU REQUIS

[355] Pour l'année témoin 2012, le Transporteur projette un revenu requis de 3 080,6 M\$, en hausse de 71,2 M\$, soit 2,4 % par rapport à l'année autorisée 2011.

⁸⁹ Pièce B-0109, page 6.

TABLEAU 18
ÉVOLUTION DU REVENU REQUIS 2010-2012

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2011 autorisé D-2011-061	2010 année historique	2011 année de base	2012 année témoin	Variation 2012- 2011 autorisé		Variation 2012 - 2010 année historique		Variation 2012 - 2011 année de base	
Rendement sur la base de tarification										
Coût des capitaux empruntés	868,7	837,7	861,0	863,1	(5,6)	-0,6%	3,0%		0,2%	
Coût des capitaux propres	367,3	463,7	364,1	395,3	28,0	7,6%	-14,8%		8,6%	
Base de tarification (moyenne 13 mois)	17 154,3	16 665,9	17 003,2	17 539,0	384,7	2,2%	5,2%		3,2%	
Coût moyen pondéré du capital	7,205%	7,809%	7,205%	7,175%						
Coût de la dette	7,234%	7,181%	7,234%	7,030%						
Taux de rendement sur les capitaux propres	7,137%	9,274%	7,137%	7,513%						
Total - rendement	1 236,0	1 301,4	1 225,1	1 258,4	22,4	1,8%	-3,3%		2,7%	
Dépenses nécessaires à la prestation du service										
Charges nettes d'exploitation										
Charges brutes directes		496,0	538,1	553,3			11,6%		2,8%	
Charges de services partagés		313,7	320,9	322,1			2,7%		0,4%	
Coûts capitalisés		(142,1)	(145,3)	(149,1)			4,9%		2,6%	
Facturation interne émise		(33,2)	(30,9)	(31,5)			-5,1%		1,9%	
	712,0	634,4	682,8	694,8	(17,2)	-2,4%	9,5%		1,8%	
Autres charges										
Achats services de transport	21,5	18,7	19,0	19,3	(2,2)	-10,2%	3,2%		1,6%	
Achats d'électricité	14,0	14,3	15,0	15,1	1,1	7,9%	-		0,7%	
Amortissement	947,3	949,8	947,3	1 033,9	86,6	9,1%	8,9%		9,1%	
Taxes	90,8	101,4	87,5	89,8	(1,0)	-1,1%	-11,4%		2,6%	
Autres revenus de facturation interne	(43,9)	(41,2)	(43,3)	(43,4)	0,5	-1,1%	5,3%		0,2%	
	1 029,7	1 043,0	1 025,5	1 114,7	85,0	8,3%	6,9%		8,7%	
Frais corporatifs	38,3	27,6	34,7	35,5	(2,8)	-7,3%	28,6%		2,3%	
Compte d'écarts du coût de retraite			17,3	(17,3)						
Compte de frais reportés - optimisation de la chaîne d'approvisionnement				1,0						
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,6)	(4,0)	(3,6)	(3,3)	0,3	-8,3%	-17,5%		-8,3%	
Facturation externe	(3,0)	(3,4)	(3,2)	(3,2)	(0,2)	6,7%	-5,9%		0,0%	
Total - dépenses	1 773,4	1 697,6	1 753,5	1 822,2	48,8	2,8%	7,3%		3,9%	
Total - revenu requis	3 009,4	2 999,0	2 978,6	3 080,6	71,2	2,4%	2,7%		3,4%	

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0016 et du dossier R-3738-2010, pièce B-50.

[356] Le 12 décembre 2011, le Transporteur produit la pièce B-0087, révisée en fonction du *Consensus Forecasts* de novembre 2011. Le revenu requis est ainsi ajusté à 3 021,6 M\$.

[357] **Compte tenu de l'ajustement du coût du capital en fonction du *Consensus Forecasts* de novembre 2011, de l'ensemble des dispositions de la présente décision et de la décision D-2012-012⁹⁰, la Régie estime à 2 991,9 M\$ le revenu requis du Transporteur pour l'année témoin projetée 2012.**

[358] **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, les données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision, au plus tard le 8 juin 2012 à 12 h.**

9. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

9.1 PLANIFICATION DU RÉSEAU

[359] Le Transporteur présente sa méthode de planification du réseau de transport. Il mentionne que son processus de planification intégrée lui permet un meilleur arrimage entre les besoins en croissance et le maintien des actifs. Il souligne que son approche de gestion des actifs est structurée et intégrée et qu'elle vise à satisfaire les besoins de sa clientèle, tout en maintenant la pérennité de son parc d'équipements. Cette approche, qui lui permet d'avoir une vision globale de l'évolution de son réseau et d'assurer la cohérence de ses actions, contribue à réduire le niveau des investissements et, conséquemment, l'évolution de la base de tarification et des charges d'amortissement reflétées au coût de service.

[360] Le Transporteur présente l'évolution et l'utilisation de son réseau et de ses interconnexions avec les réseaux voisins. Il souligne que ses interconnexions permettent notamment au Distributeur de diversifier l'approvisionnement de la charge locale et d'en assurer une plus grande fiabilité.

⁹⁰ Dossier R-3778-2011.

[361] La Régie note certaines différences entre les valeurs indiquées aux tableaux 3 et 4 de la pièce B-0025 pour les chemins MAHO-HQT et HQT-MAHO et celles présentées sur le site OASIS du Transporteur. **Elle demande au Transporteur de s'assurer, lors de ses prochains dossiers tarifaires, de la concordance de ces valeurs et, le cas échéant, d'en expliquer les différences.**

[362] Certains intervenants ont souligné au Transporteur que le tableau des « Capacité de transfert en livraison pour 2010 » devrait être corrigé pour tenir compte de la note 2 dudit tableau.

[363] **La Régie demande au Transporteur de modifier, lors de ses prochaines demandes tarifaires, le total de la capacité de transfert en livraison pour New York et Cornwall ainsi que le total de la capacité de transfert en livraison indiquée au tableau 4 de la pièce B-0025.**

[364] Le Transporteur présente une prévision sur dix ans, soit de 2012 à 2021, des investissements en transport et des mises en service qu'il anticipe, par catégorie d'investissements, et regroupe les investissements projetés pour les projets de 25 M\$ et plus dont les scénarios ne sont pas encore définitifs.

[365] Le Transporteur fournit certaines informations sur les principaux projets de 25 M\$ et plus regroupés dans les rubriques « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt est ultérieur à 2012) ». Il note cependant que d'autres projets sont inclus sous cette rubrique, mais ne peuvent être identifiés, car ils ne sont pas suffisamment définis.

[366] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites.

[367] **La Régie est satisfaite des informations mises en preuve par le Transporteur. Elle lui demande, lors de ses prochaines demandes tarifaires, de produire l'état de la transformation des postes de transport en maintenant ce même niveau d'information. Elle lui demande également de souligner les cas de dépassement de capacité de transformation et de commenter les mesures de corrections envisagées.**

9.2 IMPACT TARIFAIRE

[368] Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2021, induisant une augmentation des tarifs de 72,45 \$/kW en 2011 à 80,93 \$/kW en 2021. Pour cette période, la moyenne des tarifs annuels s'établit à 77,46 \$/kW, soit une hausse de 7 % comparativement au tarif de 2011⁹¹.

[369] L'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, déposé au dossier R-3778-2011, est reproduit au tableau suivant.

TABLEAU 19
IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

Années	Mises en service	Ajouts nets à la base de tarification	Coût du capital	Charges d'exploitation	Amortissement	Taxe sur les services publics	Total	Revenus requis	Besoins de transport de la charge locale	Besoins de transport de point à point	Besoins de transport	Tarif annuel
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(MW)	(MW)	(MW)	(\$/kW)
2011								3 005	36 502	4 968	41 470	72,45
2012	563	563	9	6	33	0	48	3 052	36 710	5 034	41 744	73,12
2013	820	820	41	15	64	3	123	3 128	37 496	5 034	42 530	73,54
2014	1 286	1 286	86	35	69	7	197	3 202	37 940	5 034	42 974	74,50
2015	869	869	154	50	101	14	319	3 323	38 422	5 139	43 561	76,29
2016	207	207	196	57	115	18	387	3 391	38 826	6 299	45 125	75,16
2017	1 181	1 181	214	76	116	18	424	3 429	39 121	6 299	45 420	75,49
2018	665	665	288	86	154	24	552	3 557	39 418	6 299	45 717	77,80
2019	1 028	1 028	300	101	162	27	591	3 595	40 017	6 299	46 316	77,62
2020	-309	-309	331	109	182	32	655	3 659	40 235	6 299	46 534	78,64
2021	567	567	326	119	183	29	657	3 662	40 319	6 299	46 618	78,55

Ensemble de la période 2012 à 2021

76,14

Source : Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, page 54.

[370] Le tarif passe de 72,45 \$/kW en 2011 à 78,55 \$/kW en 2021. Pour cette période, la moyenne des tarifs annuels s'établit à 76,14 \$/kW, soit une hausse moyenne de 5 % pour la catégorie « Investissements générant des revenus additionnels ».

[371] La Régie constate que cette hausse de 5 % pour l'ensemble des mises en service reliées aux projets inscrits dans cette catégorie est très élevée considérant que, généralement, l'impact tarifaire des projets d'investissement présentés sous l'article 73 de la Loi, est relativement faible. Ce fût le cas notamment pour le projet du complexe de la Romaine, autorisé par la Régie dans sa décision D-2011-083⁹² du 16 juin 2011.

⁹¹ Pièce B-0025, page 26.

⁹² Dossier R-3757-2011, page 8.

[372] Dans la décision D-2011-083 Motifs, du 30 juin 2011, la Régie indique :

« [74] Si le Transporteur récupère ainsi le Montant maximal, cela couvre ses coûts et, par voie de conséquence, l'investissement n'a pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport d'électricité. C'est le concept de la neutralité tarifaire.

[75] Ainsi, le Transporteur doit s'assurer de pouvoir récupérer ses coûts d'ajouts au réseau par le biais des revenus qu'il va tirer « [d'] au moins une convention de service [qui] doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme », selon le libellé de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions cité plus haut⁹³. »

[373] **La Régie est d'avis qu'il y a lieu d'améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissements et celui déposé au dossier tarifaire. Elle demande au Transporteur de déposer une proposition à cet égard dans le dossier générique portant notamment sur la politique d'ajouts au réseau et le suivi des engagements d'achats demandé par la Régie dans sa décision D-2011-032.**

10. COMMERCIALISATION

10.1 CONTEXTE

[374] Le Transporteur présente le contexte commercial dans lequel il évolue et fait état des faits saillants survenus depuis le dépôt du dernier dossier tarifaire.

[375] En ce qui a trait aux marchés de l'électricité hors Québec, le Transporteur fait état de plusieurs ordonnances de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC), notamment des ordonnances 743 et 743-A portant sur la définition du système de production-transport d'électricité et de l'ordonnance 739 sur la cession ou la revente des capacités de transport. Quant aux impacts potentiels des ordonnances 743 et 743-A sur les activités du Transporteur ainsi que sur l'établissement et l'application des normes de fiabilité, celui-ci précise qu'il utilise plutôt la définition du réseau de transport principal

⁹³ Dossier R-3757-2011, pages 44 et 45.

(RTP) dans le contexte spécifique de la plupart des normes de fiabilité applicables au Québec et que la Régie est responsable d'approuver la définition du RTP ainsi que l'application des normes de fiabilité⁹⁴.

[376] Le Transporteur mentionne avoir mis en place son nouveau système OASIS et avoir offert des séances de formation à l'intention des clients avant son implantation. Le Transporteur ajoute que le nouveau site OASIS permettra de mettre en application les modalités qui seront approuvées par la Régie dans le cadre de la phase 2 de la demande R-3669-2008.

[377] Il précise également que la FERC a publié une proposition de règlement portant sur l'intégration des ressources à production variable telle que l'énergie éolienne. Elle y propose, entre autres, l'introduction de la programmation intra-horaire aux 15 minutes.

[378] Quant au marché de l'électricité au Québec, le Transporteur souligne avoir débuté un projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes en collaboration avec le New York Independent System Operator (NYISO) en vue d'en vérifier la faisabilité opérationnelle. **La Régie demande au Transporteur de faire rapport des résultats de ce projet-pilote de programmation variable dans son prochain dossier tarifaire.**

10.2 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[379] En conformité avec la décision D-2009-015⁹⁵, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années de pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le Transporteur propose un taux de pertes à 5,4 %.

[380] Le calcul du taux de pertes proposé par le Transporteur est conforme à la décision D-2009-015.

[381] **La Régie fixe le taux de pertes de transport à 5,4 % du débit horaire maximal, tel que mesuré aux points de livraison.**

⁹⁴ Pièce B-0067, page 4.

⁹⁵ Dossier R-3669-2008 Phase 1.

10.3 PRÉVISIONS DES BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[382] Le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport pour les années 2011 et 2012, incluant les pertes de transport⁹⁶.

[383] Pour l'année témoin 2012, la prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 36 710 MW, soit une hausse de 208 MW ou 0,6 % par rapport à la prévision pour l'année de base 2011 de 36 502 MW.

[384] Pour l'année 2011, la Régie constate que le Transporteur met à jour sa prévision des besoins de service de transport de point à point de court terme en se basant sur les réservations effectuées pour les six premiers mois de l'année et sur une anticipation de celles à venir au cours des six mois suivants. Pour l'année 2012, faute de données plus précises, il fixe cette prévision au même niveau que celle de 2011.

[385] La prévision des réservations pour le service de point à point annuel ferme s'établit à 5 034 MW pour l'année témoin projetée 2012, comparativement à 4 968 MW pour l'année témoin autorisée 2011. La prévision 2012 comprend les besoins du Producteur de 4 448 MW et ceux des autres clients de 586 MW, incluant les pertes de transport. Les besoins en énergie pour ce service sont estimés à 24 373 GWh.

[386] Comme pour l'année témoin 2011, le Transporteur n'a pas prévu de besoin pour les services de transport de point à point mensuels ferme et non ferme pour l'année témoin 2012. Les besoins en énergie pour les services de point à point de court terme sont estimés à 0,9 TWh. Ils correspondent au service horaire et visent les clients de point à point regroupés sous la rubrique « Autres » ainsi que le Producteur.

[387] La Régie juge adéquates les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale, le service de point à point de long terme et les services de point à point de court terme pour l'année témoin projetée 2012.

⁹⁶ Pièce B-0029, page 5.

TABLEAU 20
BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT EN 2012

Services de transport	Besoins de transport
Service d'alimentation de la charge locale	36 710 MW
Service de point à point de long terme	5 034 MW
Services de point à point de court terme	0,9 TWh

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0029, page 5.

[388] Dans sa décision D-2011-039, la Régie demandait au Transporteur de revoir sa méthodologie de prévision des besoins et revenus pour les services de point à point de court terme afin d'améliorer l'acuité des projections. Elle lui demandait également de justifier, lors de ses prochaines demandes tarifaires, les écarts importants pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles.

[389] La Régie constate que le Transporteur utilise une méthodologie d'évaluation des besoins de service de transport de point à point de court terme basée sur les réservations effectuées pour les six premiers mois de l'année et une anticipation de celles à venir au cours des six mois subséquents pour mettre à jour sa prévision 2011 et utilise cette nouvelle donnée pour fixer sa prévision 2012.

[390] La Régie comprend la difficulté pour le Transporteur de prévoir les besoins de service de transport de point à point de court terme de façon précise. Toutefois, elle lui demande de justifier les écarts significatifs pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles, lors de ses prochains dossiers tarifaires.

10.4 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

[391] En vertu des engagements d'achat du type de celui conclu dans le dossier Touloustouc⁹⁷, le Producteur s'engage à acheter une valeur annuelle de service de

⁹⁷ Dossier R-3497-2002.

transport de point à point déterminée en fonction des coûts encourus par le Transporteur. Aux fins de la validation des engagements d'achat de ce type, le Transporteur compare le total des engagements pris par le Producteur à divers revenus découlant des conventions de service de point à point. La Régie demandait au Transporteur, dans sa décision D-2009-071⁹⁸, de présenter le suivi de ces engagements selon un format prescrit.

[392] Dans sa décision D-2010-032 relative au dossier tarifaire R-3706-2009, la Régie demandait au Transporteur de déposer une mise à jour du tableau de suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc lors de ses prochains dossiers tarifaires.

[393] Dans le cadre de la demande tarifaire subséquente, R-3738-2010, le Transporteur déposait ce suivi selon un format simplifié, basé sur une nouvelle approche qu'il proposait. Cette approche consistait à utiliser l'ensemble des revenus découlant des conventions de service de transport associées à un client pour établir l'adéquation annuelle entre les engagements du client et les revenus effectifs annuels découlant de ses réservations de service de transport. La Régie ayant reporté sa décision sur ce sujet à une audience générique sur la politique relative aux ajouts au réseau de transport, ce suivi a été déposé, à la demande de la Régie, dans le cadre du rapport annuel, sous le même format que lors des tarifaires précédentes.

[394] Le Transporteur a donné suite à la demande de la Régie dans son rapport annuel 2010⁹⁹. Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur fournit le tableau des suivis des engagements d'achat à la suite d'une demande de renseignements de la Régie¹⁰⁰.

[395] La Régie demande au Transporteur de continuer de déposer le tableau des engagements d'achat de type Toulnostouc dans le cadre des requêtes tarifaires, selon la méthodologie présentement en vigueur et le format prescrit dans la décision D-2010-032, jusqu'à ce qu'une décision soit rendue sur la politique d'ajouts et au suivi des engagements d'achat y étant lié.

⁹⁸ Dossier R-3669-2008.

⁹⁹ Rapport annuel 2010 du Transporteur, pièce HQT-2, document 14.

¹⁰⁰ Pièce B-0071, pages 56 et 57.

10.5 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

[396] Le Transporteur effectue la mise à jour du montant de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport. L'approche utilisée pour l'établissement de ce montant est cohérente avec celle approuvée par la Régie dans ses décisions antérieures.

[397] Le montant de l'allocation maximale proposé par le Transporteur pour l'année 2012 est de 571 \$/kW comparativement au montant existant de 566 \$/kW.

[398] La Régie accueille la proposition du Transporteur, sous réserve d'ajustements en fonction des dispositions de la présente décision.

10.6 CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DÉPART

[399] La Régie constate que la proposition du Transporteur dans le présent dossier est conforme à la décision D-2010-032 et à ses décisions antérieures. Par ailleurs, aucun élément ne justifie de modification du montant des contributions maximales existantes pour les centrales de plus de 250 MW ni pour les réseaux collecteurs.

[400] La Régie autorise les contributions maximales proposées par le Transporteur et reproduites au tableau 21 ci-dessous, pour les postes de départ et le réseau collecteur.

[401] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le texte des Tarifs et conditions afin de refléter ces nouvelles contributions maximales.

TABLEAU 21
CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2012 POUR LES POSTES DE DÉPART ET LE
RÉSEAU COLLECTEUR

Tension nominale	Centrales de moins de 250 MW		Centrales de 250 MW et plus	
	n'appartenant pas à Hydro-Québec	appartenant à Hydro-Québec	n'appartenant pas à Hydro-Québec	appartenant à Hydro-Québec
Moins de 44 kV	52 \$/kW	46 \$/kW	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 et 120 kV	84 \$/kW	73 \$/kW	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	145 \$/kW	126 \$/kW	95 \$/kW	83 \$/kW

Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 161 \$/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quelle que soit la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le pallier de puissance du parc éolien.

Source : Pièce B-0033, page 11.

11. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

11.1 CONFORMITÉ AVEC LA MÉTHODOLOGIE DE RÉPARTITION DES COÛTS RETENUE PAR LA RÉGIE

[402] Le Transporteur soumet qu'il effectue la répartition du coût du service conformément aux décisions antérieures de la Régie, notamment les décisions D-2006-66¹⁰¹ et D-2009-015. Il présente ainsi la répartition du coût de service selon une méthode en trois étapes, soit la répartition par fonction, par composante et par service.

[403] Par sa décision D-2011-039, la Régie autorisait la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il était possible d'identifier les actifs visés et que le coût net de ces actifs est important, la Régie demandait par contre, conformément à la décision

¹⁰¹ Dossier R-3549-2004.

D-2010-032, que la répartition se fasse selon le même critère que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.

[404] La Régie constate que le tableau 5 « Description des facteurs de répartition des dépenses nécessaires à la prestation du service »¹⁰² ne reflète pas ce critère de répartition dans les cas où il est possible d'identifier les actifs visés. **La Régie demande au Transporteur de modifier la description de ce facteur de répartition, conformément à la décision D-2011-039.**

[405] Les raccordements des centrales de type Tournustouc et les raccordements des clients font l'objet d'une assignation spécifique au service de transport de point à point et au service de transport de la charge locale, respectivement. Aux fins de la répartition du coût des centrales autres que Tournustouc, le Transporteur retire, pour l'année 2012, les besoins de transport provenant des réservations de 237 MW sur le chemin HQT-HIGH.

[406] **La Régie reconnaît que la méthodologie appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût de service est, globalement, conforme à la méthode définie dans les décisions antérieures, sous réserve des modifications demandées relativement à la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs.**

11.2 MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR LE TRANSPORTEUR

[407] Le Transporteur propose un facteur de répartition pour les rubriques « Actif réglementaire ATPC/PTPC », « Compte d'écarts du coût de retraite » et « Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ». Tel que précisé à la section 6.4 de la présente décision, la Régie a refusé la création de l'« Actif réglementaire ATPC/PTPC » dans le cadre de la décision D-2012-021. Dans la présente décision, la Régie refuse la création du « Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ».

¹⁰² Pièce B-0070, page 12.

[408] Le Transporteur propose de répartir la nouvelle rubrique « Compte d'écarts du coût de retraite », selon la masse salariale afférente aux différentes fonctions. Il précise que cette répartition est identique à celle du coût de retraite faite antérieurement¹⁰³.

[409] L'UC est d'avis qu'étant donné que le Transporteur propose d'utiliser le même facteur de répartition que celui utilisé antérieurement pour le coût de retraite, cette répartition est appropriée et conforme à la méthode approuvée.

[410] La Régie accepte la répartition du compte d'écarts du coût de retraite proposée par le Transporteur. Ce facteur étant identique à la répartition faite antérieurement du coût de retraite, cette répartition est conforme à la méthodologie approuvée par la Régie.

11.3 MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU FACTEUR D'UTILISATION

[411] Le Transporteur calcule le facteur d'utilisation servant à la répartition des coûts selon une estimation des transits et de la prévision des besoins de transport. L'estimation des transits tient compte de données de programmation dans le cas des réservations existantes et une estimation est faite pour les besoins anticipés. La prévision des besoins de transport est, quant à elle, basée sur les réservations et les renouvellements anticipés¹⁰⁴.

[412] Dans sa décision D-2009-015, la Régie prenait acte du fait que le nouveau système OASIS permettrait d'obtenir des informations plus précises aux fins du calcul du facteur d'utilisation du service de transport de point à point de long terme. Questionné à cet égard par la Régie dans le présent dossier, le Transporteur mentionne que son nouveau système serait effectivement en mesure de donner suite à cette décision, en faisant le lien entre les

¹⁰³ Pièce B-0067, page 18.

¹⁰⁴ Dossier R-3669-2008, pièce B-9, HQT-13, document 1, pages 103 et 104.

réservations du service de transport de point à point de long terme et les programmes d'utilisation du service de transport. Le Transporteur mentionne cependant qu'il s'agirait d'un « *exercice laborieux* ». En effet, cela nécessiterait la prise en considération de diverses activités et d'un grand nombre de données pour une période d'au moins une année. Il ajoute que l'effet sur le niveau de précision qui découlerait de cette amélioration pourrait de plus être négligeable¹⁰⁵.

[413] Bien qu'il s'agissait d'une amélioration attendue, la Régie comprend cependant que l'amélioration du niveau de précision découlant de cette fonctionnalité entraîne aussi des difficultés entourant sa mise en application. Dans ce contexte, la Régie juge qu'il n'est pas opportun de la mettre en application.

[414] La Régie permet ainsi au Transporteur de maintenir la méthodologie actuelle pour l'estimation du facteur d'utilisation. Elle demande au Transporteur de déposer les données relatives à ce calcul lors des prochaines demandes tarifaires.

12. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

12.1 TARIFS DE TRANSPORT

[415] Le Transporteur procède à l'actualisation des tarifs de transport en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport à long terme et à court terme, incluant les pertes de transport, pour l'année témoin 2012.

[416] Pour l'établissement des tarifs annuel, mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaire de l'année 2012, le Transporteur reconduit la méthode existante, approuvée par la Régie dans l'ensemble de ses décisions tarifaires depuis l'année 2001.

¹⁰⁵ Pièce B-0057, pages 58 et 59.

[417] Dans le cadre de la preuve initiale, le Transporteur propose un tarif de 73,62 \$/kW/an, soit une augmentation de 1,6 % par rapport au tarif en vigueur, sans considération du cavalier. Par sa demande interlocutoire, et conformément à la méthode reconnue par la décision D-2011-039, le Transporteur fournit une mise à jour du revenu requis sur la base des données les plus récentes ayant trait au coût moyen pondéré du capital. Les tarifs découlant de cette mise à jour représentent une baisse de 0,3 % par rapport au tarif annuel pour l'année 2011, sans considération du cavalier, pour un tarif de 72,21 \$/kW/an pour 2012. Ces nouveaux tarifs ont été déclarés provisoires à partir du 1^{er} janvier 2012.

[418] Le tableau suivant présente les tarifs en vigueur pour l'année 2011 et ceux proposés pour l'année 2012, lors de la demande initiale et de la demande interlocutoire, ainsi que le cavalier applicable à ces tarifs.

TABLEAU 22
TARIFS EN VIGUEUR ET TARIFS PROPOSÉS

			Tarifs 2011	Tarifs proposés preuve initiale	Tarifs provisoires 2012
Services de transport					
Annuel	Ferme	\$/kW/an	72,45	73,62	72,21
Mensuel	Ferme	\$/kW/mois	6,04	6,14	6,02
Mensuel	Non ferme	\$/kW/mois	6,04	6,14	6,02
Hebdomadaire	Ferme	\$/kW/semaine	1,39	1,42	1,39
Hebdomadaire	Non ferme	\$/kW/semaine	1,39	1,42	1,39
Quotidien	Ferme	\$/kW/jour	0,28	0,28	0,28
Quotidien	Non ferme	\$/kW/jour	0,20	0,20	0,20
Horaire	Non ferme	\$/MW/heure	8,27	8,40	8,24
Réseau intégré	Ferme	\$	0	0	0
Charge locale	Ferme	\$	2 644 569 900	2 702 590 200	2 650 829 100
Cavalier					
Point à point long terme	Ferme	\$/kW/an	-1,30	-0,26	-0,26
Charge locale	Ferme	\$	- 47 452 600	- 9 544 600	- 9 544 600

Source : Pièce B-0089, page 5.

[419] **Compte tenu de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel 2012 à 71,50 \$/kW/an, soit une baisse de 1,3 % par rapport au tarif annuel 2011. Le montant de la facture de la charge locale est estimé, quant à lui, à 2 624,6 M\$.**

[420] Les tarifs fixés par la présente décision représentent également une baisse par rapport aux tarifs provisoires. **La Régie accueille la demande du Transporteur à l'effet que l'écart entre les tarifs provisoires et les tarifs fixés par la présente décision ne porte pas intérêt.**

12.2 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[421] Dans sa décision D-2007-08¹⁰⁶, la Régie ordonnait la création d'un compte d'écart sur les revenus des services de transport de point à point de long terme et de court terme du Transporteur. Ce compte cumule les écarts, tant positifs que négatifs, relatifs aux revenus des services de transport de point à point. Par sa décision D-2008-019¹⁰⁷, la Régie retenait la méthode du cavalier pour la disposition de ce compte qui est ainsi réparti au prorata des besoins projetés des services de transport à long terme.

[422] Le solde projeté du compte d'écart comprend des montants négatifs de 1,3 M\$ pour 2010 et de 9,5 M\$ pour 2011, soit un total négatif de 10,9 M\$ à considérer pour le cavalier 2012. Sur la base de ce solde projeté ainsi que de la prévision des besoins de transport à long terme, le Transporteur propose un cavalier négatif de 0,26 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et un cavalier négatif de 9 544 600 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale. À la suite de la décision de la Régie relative à la demande interlocutoire du Transporteur, ce cavalier est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012.

¹⁰⁶ Dossier R-3605-2006.

¹⁰⁷ Dossier R-3640-2007.

[423] **Le solde du compte d'écart étant établi conformément à ses décisions, la Régie accepte le montant négatif de 10,9 M\$ projeté par le Transporteur.**

[424] **La Régie retient le cavalier négatif de 0,26 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et le cavalier négatif de 9 544 600 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, jusqu'au 31 décembre 2012.**

12.3 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[425] Le Transporteur établit les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point en tenant compte des besoins de transport projetés pour l'année 2012 et des décisions antérieures de la Régie. En raison de l'augmentation des besoins de transport projetés, les tarifs proposés sont légèrement inférieurs, ou égaux, aux tarifs en vigueur.

[426] Les services complémentaires pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale sont fournis ou acquis par le Distributeur, en vertu de l'annexe 8 des Tarifs et Conditions. Le Transporteur n'a donc pas à facturer le Distributeur pour ces services.

[427] La décision D-2006-66 déterminait qu'il n'était pas opportun d'établir, pour les services complémentaires, une tarification applicable à toutes les transactions sur le réseau¹⁰⁸ ni que cette tarification s'écarte du prix moyen, étant donné que le Distributeur achetait un niveau suffisant de services complémentaires pour en assurer la disponibilité à l'ensemble de la clientèle du Transporteur¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Comparativement à une application lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter un client dans la zone de réglage du Transporteur, R-3549-2004 Phase 2, HQT-5, document 1, page 11. Seul le service de réglage de tension est applicable à toutes les transactions sur le réseau.

¹⁰⁹ Une tarification sur la base du prix de l'énergie, estimé à 7,5 cents/kWh, a cependant été reconnue pour le service de réglage de tension et les services de compensation d'écarts de livraison et de réception.

[428] La Régie mentionnait toutefois que lorsque des services complémentaires additionnels seront requis au-delà de ceux acquis par le Distributeur en vertu du décret, la situation juridique et factuelle justifiera alors la revue de cette méthodologie. La Régie prend acte de la réponse du Transporteur à l'effet qu'il ne prévoit pas, au cours des prochaines années, rehausser les quantités relatives à ces services¹¹⁰.

[429] **La Régie approuve les tarifs des services complémentaires proposés par le Transporteur, ceux-ci étant conformes aux décisions antérieures. Pour la tarification plus spécifique des services complémentaires d'écart de réception et de livraison, une nouvelle tarification entrera en vigueur ultérieurement, à la suite de la décision D-2012-010¹¹¹ de la Régie.**

[430] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur;

APPROUVE les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables des modalités de disposition du compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés;

RECONNAÎT les méthodes d'établissement du coût du service qui ont été utilisées par Hydro-Québec aux fins de la présente demande du Transporteur, sujet à leur modification, substitution ou ajustement par la présente décision de la Régie;

REJETTE la demande de création d'un compte de frais reporté hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la période de détention d'actifs stratégiques, ainsi que les modalités de disposition sur cinq ans;

¹¹⁰ Pièce B-0057, page 60.

¹¹¹ Pages 82 à 85.

MAINTIENT pour le Transporteur une structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

AUTORISE un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification du Transporteur de l'ordre de 6,838 %, incluant un taux de rendement de 6,391 % sur l'avoir propre et un coût de la dette de 7,030 %;

ÉTABLIT le coût moyen pondéré du capital prospectif du Transporteur à 5,698 %;

DÉTERMINE un montant de 1 809,5 M\$ à titre de dépenses nécessaires à la prestation de services;

RÉSERVE sa décision quant à la détermination du montant final de la contribution du Distributeur pour le projet Matapédia;

DEMANDE au Transporteur de déposer, d'ici le **8 juin 2012 à 12 h**, les mises à jour des données afférentes au calcul de la base de tarification, des revenus requis de l'année 2012, des tarifs des services de transport et de l'allocation maximale, en tenant compte de la présente décision;

APPROUVE les tarifs des services complémentaires tels que proposés par le Transporteur;

FIXE le taux de pertes de transport à 5,4 % du débit horaire maximal tel que mesuré aux points de livraison;

FIXE, pour application du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012, le cavalier à – 0,26 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à – 9 544 600 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le **8 juin 2012 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

DEMANDE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Richard Lasseonde
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Suzanne G. M. Kirouac
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ) représentée par M^e Denis Falardeau;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M^{es} Paule Hamelin, Pierre Legault et Nicolas Dubé;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M^{es} F. Jean Morel et Yves Fréchette;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Éric David;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^{es} Steve Cadrin et Martine Burelle.

ANNEXE 1

Annexe 1 (2 pages)

R.L. _____

J.F.V. _____

S.G.M.K. _____

LISTE DES SUIVIS REQUIS PAR LA PRÉSENTE DÉCISION

La Régie demande que les éléments suivants soient déposés par le Transporteur :

A) Lors du prochain dossier tarifaire (ou dans un autre cadre tarifaire, lorsque précisé) :

1. L'intégration des éléments retenus du suivi proposé quant à l'approche globale de l'efficience aux investissements, en remplacement de l'estimation des investissements évités (section 2.1.1).
2. La ventilation détaillée des gains d'efficience pour chacun des chantiers d'efficience aux investissements en cours pour l'année 2011, selon le format du tableau R1.1 de la pièce B-0057, page 3 (section 2.1.1).
3. La ventilation de gains d'efficience aux CNE réalisés par chantiers en cours pour les années 2010 et 2011 (section 2.1.1).
4. La mise à jour du suivi, sur une base cumulative, des gains d'efficience obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficience, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant (section 2.1.1).
5. La mise à jour de l'analyse complétée sur les indicateurs de performance en y intégrant le résultat et l'analyse des trois indicateurs environnementaux retenus dans la présente décision (section 2.1.1).
6. La mise à jour des tableaux présentés à l'annexe 1 de la pièce B-0010, pages 34 et 35 (section 2.2.2).
7. La mise à jour de l'analyse des indicateurs de balisage (section 2.3).
8. Une preuve spécifique adressant la problématique liée aux excédents de rendement (section 4.1).
9. L'analyse exhaustive mettant en relations les coûts capitalisés et les investissements pour trois années historiques, l'année de base et l'année témoin (section 5.3.1).
10. La mise à jour du tableau R-22.1 de la pièce B-0057 en remplacement du tableau 16 de la pièce B-0020 (section 6.2.1).
11. Un complément d'information expliquant le lien et la relation entre les mises en exploitation réelles et projetées et la base de tarification pour trois années historiques et l'année de base (section 6.2.1).
12. Le coût moyen de la dette, à partir de 2013, qui tient compte de la charge de désactualisation comptabilisée en coûts d'emprunt (section 7.2).

13. Les tableaux 3 et 4 de la pièce B-0025 en assurant la concordance des valeurs pour les chemins MAHO-HQT et HQT-MAHO et en expliquant les différences, le cas échéant (section 9.1).
14. Le total modifié de la capacité de transfert en livraison pour New York et Cornwall ainsi que le total modifié de la capacité de transfert en livraison indiquée au tableau 4 de la pièce B-0025, pour tenir compte de la note 2 dudit tableau (section 9.1).
15. L'état de la transformation des postes de transport en maintenant le niveau actuel d'information, en soulignant les cas de dépassement de capacité de transformation et en commentant les mesures de corrections envisagées (section 9.1).
16. Une proposition visant à améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les demandes d'autorisation de projets d'investissement et de celui déposé dans un dossier tarifaire (section 9.2).
17. Le rapport sur les résultats du projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes en collaboration avec le NYISO (section 10.1).
18. La justification des écarts significatifs pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles des prévisions des besoins de service de transport de point à point à court terme (section 10.3).
19. Le tableau des engagements d'achat de type Touloustouc, selon le format prescrit à la décision D-2010-032, jusqu'à ce qu'une décision soit rendue quant à la politique d'ajouts et au suivi des engagements d'achat y étant lié (section 10.4).
20. Les données relatives au calcul du facteur d'utilisation servant à la répartition des coûts (section 10.4).

B) Lors d'une demande d'autorisation déposée sous l'article 73 de la Loi :

21. Le cas échéant, les raisons expliquant l'acquisition hâtive des actifs stratégiques (section 3.6).