

## **Régie de l'énergie**

### **Dossier R-3777-2011**

DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES  
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> JANVIER 2012

## **Mémoire de l'Union des consommateurs (UC)**

**Préparé par**  
**Jean-François Blain, analyste externe**  
**en collaboration avec M. Co Pham, expert conseil**

**Le 6 décembre 2011**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Mise en contexte</b> .....	<b>4</b>
<b>Gains d'efficience et suivi des investissements</b> .....	<b>6</b>
HQT-3 doc 1	
<b>Prévisions des investissements et mises en service</b>	
<b>Prévisions des besoins de transport</b>	
<b>Impact tarifaire des investissements projetés</b>	
<b>Modalités de disposition du CFR relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés</b> .....	<b>12</b>
HQT-4 doc 2	
<b>CFR relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement</b> .....	<b>14</b>
HQT-4 doc 4	
<b>Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2010-2012</b> .....	<b>17</b>
HQT-6 doc 1	
<b>Charges d'amortissement</b>	
<b>Retraits d'actifs</b>	
<b>Frais corporatifs</b>	
<b>Autres charges directes / stocks et autres</b>	
HQT-6 doc 2	
<b>Évolution de la Base de tarification 2010-2012</b> .....	<b>19</b>
HQT-7 doc 1	
<b>Impacts des mises en exploitation sur les écarts vs BT autorisée et sur le rendement sur la BT</b>	
<b>Écarts entre les mises en service projetées vs réelles</b>	

<b>Commercialisation des services de transport</b>	.....	<b>20</b>
HQT-10 doc 1		
<b>Besoins et revenus des services de transport</b>	.....	<b>22</b>
HQT-10 doc 2		
<b>Écarts entre les besoins de transport prévus vs réels</b>		
<b>Écarts entre les revenus de point à point prévus vs réels</b>		
<b>Point à point court terme</b>		
<b>Répartition du coût de service</b>	.....	<b>31</b>
HQT-11 doc 2		
<b>Tarifification des services de transport</b>	.....	<b>33</b>
HQT-12 doc 1		
<b>Sommaire des recommandations</b>	.....	<b>35</b>

## Mise en contexte

Suite au dépôt de la présente demande par le Transporteur, l'Union des consommateurs a fait parvenir sa demande d'intervention le 26 août 2011. Le statut d'intervenant lui a été reconnu dans la décision D-2011-150 du 26 septembre 2011.

Prenant en considération les instructions données par la Régie dans ses décisions D-2011-113 et D-2011-150, UC a maintenu, parmi les sujets d'intervention annoncés dans sa demande d'intervention, ceux reconnus par la Régie. Ainsi, le présent mémoire portera en particulier sur les éléments de la demande du Transporteur décrits aux pièces HQT-3 doc 1, HQT-4 doc 2 et 4, HQT-6 doc 1, HQT-7 doc 1, HQT-9 doc 1, HQT-10 doc 1 et 2, HQT 11 doc 2 et HQT-12 doc 1.

Ces sujets sont abordés dans le contexte actuel de l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service, tirées à la hausse par la croissance des charges d'amortissement elle-même résultant de l'augmentation des investissements du Transporteur. La Régie soulignait ce contexte de la présente demande dans sa décision D-2011-113 :

(R-3777-2011, D-2011-113, p. 5, parag. 6)

« À première vue, la Régie est favorable à cette approche proposée par le Transporteur. En effet, le document présentant la demande du Transporteur (pièce B-0004, HQT-1, document 1) indique que la hausse du revenu requis est relativement peu importante et en grande partie attribuable à l'évolution de la charge d'amortissement elle-même tributaire des nouvelles mises en service de projets déjà autorisés par la Régie. La baisse des charges nettes d'exploitation et le *statu quo* au niveau de la politique financière militent également en faveur d'une approche simplifiée. »

(nous soulignons)

UC a également tenu compte des indications données par la Régie dans sa décision D-2011-150 à l'effet que « (...) la Régie est d'avis qu'elle n'a pas besoin d'explications spécifiques d'experts pour traiter de cette demande qui ne soulève aucun nouveau principe ni méthode.<sup>1</sup> » En conséquence, elle a confié l'analyse de la demande et la rédaction du présent mémoire à M. Jean-François Blain, analyste externe.

UC a également confié à M. Co Pham le mandat de l'assister, à titre d'expert-conseil, dans la préparation de sa preuve, de sa demande de renseignements à Hydro-Québec TransÉnergie et dans l'examen des réponses de cette dernière aux DDR de la Régie et des intervenants concernant les enjeux suivants qui peuvent avoir des incidences directes ou indirectes sur la détermination des tarifs de transport :

---

<sup>1</sup> R-3777-2011, A-003, D-2011-150, 2011 09 26, p. 7, parag. 14.

- a. la commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1);
- b. l'établissement des besoins et des revenus des services de transport (HQT-10, Document 2);
- c. la répartition du coût du service 2012 (HQT-11, Document 2).

Enfin, **l'Union des consommateurs** a participé à la séance de travail du 7 octobre 2011 portant sur les Indicateurs de performance environnementale du Transporteur, a soumis des commentaires suite à cette rencontre et **a pris connaissance de la proposition amendée d'Indicateurs de performance environnementale déposée par le Transporteur le 26 octobre 2011 qu'elle considère satisfaisante.**

## Gains d'efficience et suivi des investissements

### HQT-3 doc 1

Dans sa pièce HQT-3 doc 1, le Transporteur donne suite aux demandes formulées aux pages 14 (paragraphe 31 et 32) et 17 (paragraphe 42) de la décision D-2011-039 de la Régie.

HQT décrit sa démarche d'efficience qui comporte deux axes, l'un concernant l'optimisation des investissements et l'autre l'optimisation des charges nettes d'exploitation. HQT rappelle notamment que 75 % des composantes des revenus requis pour 2012 servant à l'établissement de ses tarifs provient du coût de ses investissements et environ 25 % des charges d'exploitation<sup>2</sup>.

Dans sa décision D-2011-039, la Régie soulignait l'importance de l'optimisation des investissements compte tenu de leur poids dans la base de tarification de HQT :

« Compte tenu de l'importance des investissements dans la base de tarification, leur optimisation constitue l'axe central de la démarche d'efficience du Transporteur. »<sup>3</sup>

La Régie demandait donc au Transporteur de « faire rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail sur la gestion intégrée des investissements dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire »<sup>4</sup>. En réponse aux demandes de suivis de la Régie, le Transporteur propose à la Régie d'adopter un examen de son efficience basé sur des indicateurs globaux élaborés par le Committee On Performance Excellence (COPE) de l'Association Canadienne d'Électricité (ACÉ)<sup>5</sup>.

UC a adressé plusieurs demandes de renseignements (DDR) au Transporteur concernant les gains d'efficience liés à l'optimisation des investissements, les conclusions du groupe de travail sur la gestion des investissements, la nature de l'évaluation réglementaire des investissements découlant de sa proposition d'un indicateur global<sup>6</sup>. Plusieurs des réponses du Transporteur renvoient à des DDR de la Régie<sup>7</sup>.

Or, la proposition du Transporteur à l'effet de se référer à un indicateur global d'évaluation de ses investissements qui ne tiendrait compte que des investissements en pérennité du réseau<sup>8</sup> nous apparaît inadéquate dans un contexte de très forte augmentation de ses investissements, en particulier ceux en croissance.

À notre avis, ce contexte requiert plutôt qu'une attention soutenue soit portée à l'évolution des investissements et des charges d'amortissement, non seulement dans le

<sup>2</sup> B-0008, HQT-3 doc 1, p. 5, lignes 15 à 27.

<sup>3</sup> R-3738-2010, D-2011-039, 2011 04 06, p. 16, paragraphe 35.

<sup>4</sup> *Ibid*, p. 17, paragraphe 42.

<sup>5</sup> B-0008, HQT-3 doc 1, p.7, lignes 14 à 21.

<sup>6</sup> B-0067, HQT-13 doc 10, p. 27-33, réponses aux questions 12.1 à 18.3.

<sup>7</sup> Voir notamment, B-0057, HQT-13 doc 1, réponses aux questions 1.2, 1.3, 1.4.1 à 1.4.3, 2.1, 3.2, 4.1. 4.3 et 4.4 de la Régie,

<sup>8</sup> B-0008, HQT-3 doc 1, p. 10, lignes 13 à 22.

cadre de l'examen de la présente demande mais également au cours des prochaines années.

La figure 1 (page 8) de la pièce HQT-3 doc 1 illustre en effet une croissance très rapide des investissements du Transporteur à compter de 2010 jusqu'en 2016. La diminution apparente des investissements prévus à compter de 2017 ne résulte que d'une absence d'indications quant aux investissements additionnels qui pourraient être requis.

« On constate une hausse marquée des investissements réels et planifiés jusqu'en 2016. Les investissements prévus par la suite demeurent élevés, leur diminution s'expliquant essentiellement par le fait qu'après 2016, les investissements en croissance qui seront effectués à la demande des clients du Transporteur ne sont pas tous connus et ne font donc pas tous partie de la planification.<sup>9</sup>»

Cette croissance importante des investissements doit également être considérée sous l'angle de la grande variabilité des prévisions du Transporteur lors des derniers dossiers tarifaires.

#### Prévisions, investissements totaux (M\$)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>R-3640-2007</b>	1273,5	1196,5	1296,1	1210,4	1351,3	1035,6	1179,6	762,9	1197,2
<b>R-3669-2008</b>	1499,7	1566,2	1802,8	1812,6	1796,0	1249,0	1304,8	1049,0	896,8
<b>R-3706-2009</b>	1238,3	1195,4	1722,7	1688,0	1959,8	1579,9	1612,4	1128,9	1187,5
<b>R-3738-2010</b>	1920,6	1248,7	1521,0	1675,4	2085,4	1750,1	1623,5	1075,9	1250,0
<b>R-3777-2011</b>		2582,1	1464,1	1843,1	2182,1	1819,2	1988,7	2001,6	1886,3

#### Sources :

R-3640-2007, HQT-10 doc 1, p. 22; R-3669-2008, HQT-9 doc 1, p.26; R-3706-2009, HQT-9 doc 1, p. 22; R-3738-2010, HQT-9 doc 1 rév. 2010-09-23, p. 22; R-3777-2011, B-0025, HQT-9 doc 1 p. 22.

Il en va de même de la prévision des mises en service du Distributeur qui, tout en connaissant une forte augmentation depuis 2008 de façon continue, varie significativement d'une année à l'autre pour un même horizon prévisionnel.

<sup>9</sup>B-0008, HQT-3 doc 1, p. 8, lignes 6 à 10.

### Mises en service prévues (M\$)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>R-3640-2007</b>	1311,5	1436,6	1484,2	1246,8	1132,5	1438,8	1093,0	849,5	1227,6
<b>R-3669-2008</b>	1404,2	1521,2	1875,9	1873,0	1573,4	2072,0	1228,3	870,0	1051,2
<b>R-3706-2009</b>	1243,5	1250,1	1473,3	1630,2	1243,6	2521,0	1874,9	774,5	1568,6
<b>R-3738-2010</b>	1440,0	1249,8	1473,2	1367,4	1584,9	2439,9	1879,4	775,9	1768,1
<b>R-3777-2011</b>		1152,6	1478,6	1410,5	1675,6	2386,3	1746,8	1092,0	2546,0

#### Sources :

R-3640-2007, HQT-10 doc 1, p. 23; R-3669-2008, HQT-9 doc 1, p. 27; R-3706-2009, HQT-9 doc 1, p. 23; R-3738-2010, HQT-9 doc 1 rév. 2010-09-23, p. 23; R-3777-2011, B-0025, HQT-9 doc 1 p. 24.

Par ailleurs, l'importance de l'impact tarifaire cumulatif, sur un horizon de 10 ans, des investissements projetés peut être observée en comparant le tarif de transport du début et de la fin des horizons prévisionnels 2007-2017 à 2011-2021.

#### Impact tarifaire des investissements projetés

De 2007 (70,82 \$/KW) à 2017 (71,56 \$/KW) : 1,04 %  
De 2008 (70,82 \$/KW) à 2018 (71,71 \$/KW) : 1,26 %  
De 2009 (72,00 \$/KW) à 2019 (75,15 \$/KW) : 4,4 %  
De 2010 (75,26 \$/KW) à 2020 (79,09 \$/KW) : 5,1 %  
De 2011 (72,45 \$/KW) à 2021 (80,93 \$/KW) : 11,7 %  
(mêmes documents source)

Ces premiers constats concernant la croissance des investissements, des mises en service projetés et de leur impact sur les tarifs nous amènent à jeter un regard sur l'évolution des prévisions de besoins de transport effectuées par le Transporteur dans ses derniers dossiers tarifaires.

On peut d'abord constater que la croissance des besoins des clients de charge locale est assez modérée (11,9 % en huit ans, de 2010/R-3706-2009 à 2018/R-3777-2011, soit 1,4 % /année) et que leurs prévisions, pour différents horizons, varient d'année en année mais à l'intérieur de marges restreintes.

Prévisions des besoins de transport, charge locale (MW)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>R-3640-2007</b>	36654	36905	37097	37335	37565	37795	37978	38255	
<b>R-3669-2008</b>	36424	36919	37279	38106	38451	38793	39095	39414	39707
<b>R-3706-2009</b>	35230	36244	36791	37232	37583	37960	38272	39159	39495
<b>R-3738-2010</b>		36502	36951	37375	37750	38302	38992	39163	39236
<b>R-3777-2011</b>			36710	37496	37940	38422	38826	39121	39418

**Sources :**

R-3640-2007, HQT-10 doc 1, p. 24; R-3669-2008, HQT-9 doc 1, p. 28; R-3706-2009, HQT-9 doc 1, p. 24.; R-3738-2010, HQT-9 doc 1 rév. 2010-09-23, p. 23; R-3777-2011, B-0025, HQT-9 doc 1 p. 24.

D'autre part, l'examen de la répartition des ventes réelles par type de clientèle présentée aux Rapports annuels du Transporteur nous indique que la valeur des ventes de point à point a beaucoup augmenté entre 2005 (117 M\$) et 2010 (368 M\$) et que cette tendance se poursuit en 2011 AT (371 M\$) et 2012 AT (378 M\$). Les 5 034 MW prévus pour les ventes point à point à long terme en 2012 représentent notamment 24,4 TWh d'énergie<sup>10</sup>. Par ailleurs, la répartition des ventes point à point entre le long terme et le court terme s'est inversée depuis 2008-2009, les ventes à long terme ayant augmenté significativement à compter de 2009 alors que celles à court terme ont diminué très rapidement entre 2009 et 2011.

Répartition des ventes par type de clientèle  
2005-2010 réelles et 2011-2012 prévues

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Charge locale</b>	M\$	2 483,0	2 483,0	2 539,7	2 528,6	2 575,0	2 651,4	2 690,6	2 702,6
	MW	34 429	32 780	35 460	34 760	36 415	34 208	36 502	36 710
Point à point long terme	M\$	29,5	34,9	39,8	41,8	165,2	352,4	366,2	370,6
	MW	405	479	562	590	2 295	4 683	4 968	5 034
Point à point court terme	M\$	87,7	92,4	146,1	161,4	102,8	25,9	5,0	7,4
	TWh	10,38	10,97	17,18	18,63	12,24	2,98	0,6	0,9

**Sources :**

HQT, RA 2009 et 2010, pièces HQT-1 doc 3, p. 3; années 2011 et 2012 :prévisions R-3738-2010 et R-3777-2011, HQT-10 doc 2, p. 5 à 7.

<sup>10</sup> R-3777-2011, B-0029, HQT-10 doc 2, p. 6, lignes 7 à 9.

**Dans ce contexte où la valeur et le volume des services de transport de point à point ont augmenté et vont augmenter beaucoup plus rapidement que ceux des clients de charge locale, le suivi des investissements et du Transporteur et des charges d'amortissement qui y sont associées nous semble requérir un examen serré spécifique au cadre de développement de son réseau de transport.**

La croissance des charges d'amortissement entre l'année 2006 R et l'année témoin 2012 (499,5 M\$) est d'ailleurs plus importante à elle seule que la croissance de l'ensemble des dépenses nécessaires à la prestation du service pour les mêmes années (370,9 M\$).

Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service  
et de la charge d'amortissement (M\$)

	2006 R	2007 R	2008 R	2009 R	2010 R	2011 AB	2012 AT
Dépenses	1451,3	1517,7	1447,3	1556,1	1697,6	1753,5	1822,2
Amortissement	534,4	569,1	652,1	781,2	949,8	947,3	1033,9

**Sources :**

Pièce HQT-6 doc 1, Tableau 1, dossiers R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3777-2011.

Ce denier constat s'applique également à l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service entre le montant autorisé de l'année 2011 et celui prévu pour l'année témoin 2012, comme le reconnaît le Transporteur :

(R-3777-2011, B-0017, HQT-6 doc 1, p. 5, lignes 3 à 9.)

« Sommairement, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de l'année témoin projetée 2012 sont établies à 1 822,2 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à la prestation du service de 1 773,4 M\$ autorisées pour 2011 suite à la décision D-2011-039 de la Régie, leur progression se chiffre à 48,8 M\$. Cette progression est principalement attribuable à la hausse de la charge d'amortissement. En contrepartie, la baisse des charges nettes d'exploitation et l'introduction d'un compte d'écarts du coût de retraite atténuent cette progression.»

(nous soulignons)

Enfin, en ce qui concerne les réponses fournies aux DDR de UC et de la Régie sur la pièce HQT-3 doc 1 (B-0008), UC retient les points saillants suivants :

- le Transporteur indique que « les modalités de l'entente de confidentialité des participants du COPE de l'ACÉ ne permettent pas au Transporteur de divulguer l'information de manière individuelle, même si les noms des entreprises sont masqués.»<sup>11</sup>;

<sup>11</sup> B-0057, HQT-13 doc 1, p. 4, réponse 1.3.

- le Transporteur ne fournit pas de motifs convaincants qui justifieraient, dans le contexte actuel, que la Régie effectue le suivi de ses pratiques d'optimisation des investissements sans disposer des gains d'efficience par chantier ni des coûts évités aux investissements<sup>12</sup>;
- le Transporteur ne fournit que partiellement les informations demandées par la Régie en page 14 de sa décision D-2011-039 (paragraphe 31)<sup>13</sup>;
- le Transporteur n'établit pas d'objectif d'efficience pour refléter la récurrence des gains d'efficience additionnels en 2012 et les années suivantes<sup>14</sup>
- le Transporteur ne répond pas à la demande de la Régie à savoir si le groupe de travail sur la gestion des investissements a produit un rapport et esquivé sa demande à l'effet de le déposer<sup>15</sup>.

En conclusion, considérant :

- le contexte particulier de croissance des investissements et des charges d'amortissement du Transporteur, largement liés à la croissance du réseau,
- l'impact important de ces investissements et des charges d'amortissement sur la croissance des dépenses nécessaires à la prestation du service et
- la progression des besoins de service de transport des différents types de clientèle,

**UC recommande à la Régie :**

- **de rejeter l'approche proposée par le Transporteur, basée sur un indicateur global élaboré par le COPE de l'ACÉ, pour le suivi et l'évaluation de son efficience;**
- **de maintenir, de réitérer et de resserrer ses exigences de suivi de la décision D-2011-039, en particulier pour les éléments relatifs à l'optimisation des investissements;**
- **de poursuivre une évaluation serrée des investissements du Transporteur, des écarts entre les investissements et les mises en service prévus et réels ainsi que de l'impact tarifaire des investissements projetés dans le cadre de l'examen de ses demandes d'autorisation, de ses Rapports annuels et de ses demandes tarifaires.**

<sup>12</sup> B-0057, HQT-13 doc 1, p. 4 à 6, réponses 1.4.1 à 1.4.3.

<sup>13</sup> *Ibid*, p. 6 et 7, réponse 2.1.

<sup>14</sup> *Ibid*, p. 10, réponse 3.3.

<sup>15</sup> *Ibid*, p.12, réponses 4.1 et 4.2.

## **Modalités de disposition du CFR relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés**

HQT-4 doc 2

Dans sa décision finale du dossier tarifaire R-3738-2010, la Régie résumait la préoccupation du Transporteur concernant la récupération des coûts de mises en service de projets non autorisés et rappelait que les modalités envisagées par HQT dérogent à un principe réglementaire établi.

(D-2011-039, R-3738-2010, 2001 04 06, p. 33, paragraphe 130)

« La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur vise à récupérer les coûts générés par les projets le plus rapidement possible, afin de minimiser les coûts de financement. Or, la règle actuellement en vigueur veut que le Transporteur ne puisse projeter dans son revenu requis d'une année témoin des coûts reliés à un projet non autorisé par la Régie. »

Elle invitait néanmoins le Transporteur à lui soumettre une proposition de modalités de disposition d'un tel compte de frais reporté dans le cadre u prochain dossier tarifaire (le présent). HQT donne donc suite à cette demande en présentant sa proposition décrite aux pages 7 à 9 de la pièce B-0013 (HQT-4 doc 2).

UC a adressé des DDR au Transporteur sur cette proposition<sup>16</sup> afin de cerner les avantages des modalités proposées par rapport à la pratique réglementaire actuelle. Les réponses du Transporteur renvoient également aux DDR 7.1 à 7.3 (B-0057, HQT-13 doc 1, p. 16 à 18) de la Régie.

UC conclut que le Transporteur n'a pas démontré que sa proposition de modalités permettrait d'inclure aux revenus requis les couts de mises en service de ses projets non autorisés lors d'une décision finale d'un dossier tarifaire d'une manière qui soit préférable à la pratique actuelle et qui soit équitable envers les clients, outre qu'elle lui permette de récupérer plus rapidement les coûts générés par les projets.

Notamment, le traitement actuel des demandes tarifaires de HQT lui permet déjà d'inclure dans les revenus requis d'une année témoin les coûts des projets déjà autorisés lors du dépôt de sa demande. De plus, la Régie dispose de la discrétion requise pour demander au Transporteur, lors d'une décision préliminaire en fin de dossier, d'apporter des ajustements aux revenus requis pour y inclure les coûts de projet(s) qui aurai(en)t été autorisé(s) entre le dépôt de sa demande tarifaire et la décision finale.

Par ailleurs, le Transporteur n'a pas davantage démontré que la pratique actuelle, s'il advenait qu'elle occasionne des délais pour l'inclusion des coûts d'un projet dans les revenus requis d'une année tarifaire, le privait de revenus équivalents ou supérieurs aux

<sup>16</sup> B-0067, HQT-13 doc 10, p. 35-36, réponses 21.1 et 21.2.

écarts de rendement sur la base de tarification réelle par rapport à la base de tarification autorisée constatés dans les dernières années<sup>17</sup>.

Enfin, la proposition de modalités de HQT lui permettrait de traiter des coûts reliés à des mises en service comme s'il s'agissait de coûts relatifs à la dernière année témoin dont les revenus requis ont été approuvés plutôt qu'à titre de coûts relatifs à des projets autorisés pendant une année de base. En réponse à la DDR 7.2 de la Régie (B-0057, p. 18), le transporteur mentionnait d'ailleurs :

« (...) ces modalités visent à replacer le Transporteur dans une position où il était justifié d'inclure le montant retranché dans le calcul des revenus requis de l'année témoin originale.»

À toutes fins pratiques, l'adoption d'un compte d'écart permettrait de récupérer dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente tant les rendements excédant le niveau correspondant à la base de tarification autorisée (au bénéfice des clients) que des manques à gagner éventuels du Transporteur liés à des mises en service de projets (au bénéfice de HQT).

Ainsi, à défaut de considérer la création d'un tel compte d'écart, il nous apparaît préférable de maintenir la pratique actuelle établie dans la décision D-2010-022 (page 47) du dossier R-3708-2009 et de ne pas déroger au principe réglementaire en vertu duquel il n'est pas permis de projeter dans le revenu requis d'une année témoin des coûts reliés à un projet non autorisé par la Régie.

**UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur à l'effet de créer un compte de frais reporté relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés.**

**Subsidiairement, UC recommande à la Régie de considérer la création d'un compte d'écart qui permettrait de compenser dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente les écarts de rendement sur la base de tarification réelle par rapport à la base de tarification autorisée de même que, éventuellement, les coûts de mises en service de projets autorisés après qu'une décision tarifaire finale soit rendue.**

---

<sup>17</sup> Voir R-3706-2009, HQT-15 doc 3.8, p. 4 ainsi que R-3777-2011, B-0020, HQT-7 doc 1, p. 15, Tableau 16 et B-0057, p. 40, Tableau R-22.1 .

## CFR relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement

HQT-4 doc 4

UC a examiné la proposition du Transporteur visant la création d'un compte de frais reporté relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons également adressé une série de DDR à HQT<sup>18</sup>. Les réponses à ces DDR renvoient notamment à certaines des réponses aux DDR de la Régie<sup>19</sup>.

Le Transporteur propose la création d'un compte de frais reportés hors base destiné à l'inscription du rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt, suite à leur réception des manufacturiers, jusqu'au moment de leur transfert vers des chantiers.<sup>20</sup>

Contrairement à ce qu'affirme le Transporteur, les modalités prévues dans cette proposition ne respectent pas les règles établies par la Régie. Ses pratiques actuelles, qui consistent à inscrire le coût d'acquisition d'un actif destiné à un projet d'investissement comme composante de ce projet lors de sa livraison au chantier, ne respectent pas ces règles non plus. (nous soulignons)

Dans sa décision D-2011-039, la Régie a rappelé le principe réglementaire qui prévaut en cette matière :

*[280] Cependant, 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.*

(nous soulignons)

Le Transporteur reconnaît par ailleurs que « à compter de cette date où débute l'entreposage de l'équipement, les règles comptables en vigueur pour les fins des états financiers à vocation générale (le « traitement comptable statutaire ») ne permettent pas la capitalisation des frais financiers que le Transporteur encourt durant la période d'entreposage, soit la période qui précède la date de son transfert au chantier. »<sup>21</sup>

(nous soulignons)

<sup>18</sup> B-0067, HQT-13 doc 10, p. 36 à 43, réponses 22.1 à 28.3.

<sup>19</sup> B-0057, HQT-13 doc 1, réponses 1.1, 8.1 et 9.1 à 9.4.

<sup>20</sup> B-0015, HQT-4 doc 4, p. 5, lignes 25 à 32.

<sup>21</sup> *Ibid*, p. 8, lignes 25 à 29 et B-0067, HQT-13 doc 10, p. 39, réponse 25.1.

Par ailleurs, UC a tenté d'établir si les gains d'efficacité résultant de l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement avaient une valeur au moins équivalente ou supérieure aux coûts relatifs au rendement sur les équipements stratégiques pendant leur période d'entreposage. Les réponses du Transporteur ne sont pas concluantes à cet égard. Il indique d'abord que les coûts des équipements stratégiques représentent environ 30 % des coûts totaux des projets d'investissement<sup>22</sup>. En réponse aux DDR 23.1 à 23.4 de UC (B-0067, HQT-13 doc 10, p. 38), il précise également :

- Le Transporteur a signé des ententes-cadres avec des fournisseurs de transformateurs de puissance et inductances shunt. Il s'agit de la plus importante catégorie d'équipements stratégiques, représentant environ 23 % des achats totaux de matériel.
- Le regroupement des besoins du Transporteur sur plusieurs années lui a permis de négocier des conditions favorables pour les prix et les délais de livraison garantis.
- Les économies de prix sont de l'ordre de 6 % des coûts moyens historiques, ce qui équivaut à 45 M\$ sur 5 ans.
- La valeur annuelle des équipements stratégiques est de 330 M\$ en 2010 et est estimée comme suit pour les années subséquentes : 408 M\$ en 2011, 527 M\$ en 2012, 600 M\$ en 2013, 556 M\$ en 2014, 628 M\$ en 2015 et 640 M\$ en 2016.

Par ailleurs, en réponse à la DDR 1.1 de la Régie (B-0057, HQT-13 doc 1, p. 2, Tableau R1.1), le Transporteur établit la valeur des gains d'efficacité associés à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement à 9,9 M\$ en 2011 et à 4,5 M\$ en 2012. Sans connaître la méthode de calcul utilisée par HQT pour arriver à ces résultats, UC constate néanmoins que de tels gains d'efficacité généreraient, en moyenne, des économies de l'ordre de 36 M\$ sur 5 ans plutôt que 45 M\$. En réponse à la DDR 28.3 de UC (B-0067, HQT-13 doc 10, p. 43), le transporteur indique aussi que les « coûts totaux anticipés (sont) de 5,8 M\$ (pour) la mise en place du compte de frais reportés hors base en ce qui concerne les frais de financement de l'année 2011 (« millésime de rendement 2011 ») ». Ainsi, les coûts liés à la mise en place du CFR en ce qui concerne les frais de financement de l'année 2011 excèdent la valeur des gains d'efficacité prévus pour l'année 2012.

La proposition du Transporteur repose notamment sur la présomption qu'un actif inclus dans les stocks d'équipements « sera nécessairement associé à un projet d'investissement qui sera autorisé par la Régie » bien que, en vertu de la proposition, cet actif n'est associé à aucun projet d'investissement autorisé lors de son inclusion dans le CFR<sup>23</sup>.

Enfin, la proposition du Transporteur ne respecte pas le principe réglementaire établi initialement dans la décision D-2002-095 (p. 90) du dossier R-3401-98 :

*« La Régie accepte la proposition du transporteur de ne pas inclure les travaux en cours dans la base de tarification. [...] la clientèle supportera le coût des actifs via les tarifs seulement à partir du moment où ils seront en exploitation. »*

<sup>22</sup> B-0015, HQT-4 doc 4, p. 8, lignes 13-14.

<sup>23</sup> B-0057, HQT-13 doc 1, p. 25, réponse 10.2.

Pour l'ensemble de ces motifs, **UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur visant la création d'un compte de frais reporté relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.**

## Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2010-2012

HQT-6 doc 1

En ce qui concerne l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service, UC formule ci-après des conclusions sommaires sur certains éléments.

### Charges d'amortissement

Tel que démontré précédemment dans la section portant sur la pièce HQT-3 doc 1, la croissance des charges d'amortissement a été plus importante entre 2006R et 2012AT que celle de l'ensemble des dépenses nécessaires à la prestation de service. L'impact important sur les tarifs résultant de la croissance des investissements du Transporteur ne nous apparaît pas justifié considérant la croissance beaucoup plus modérée des besoins de transport des clients de charge locale.

Ainsi, si certains des projets d'ajouts de charge prévus ne se concrétisaient pas, la poursuite des investissements du Transporteur en croissance du réseau prévue à l'horizon 2021 constitue un risque à l'effet que les clients de charge locale héritent des coûts échoués liés à la mise en service d'équipements de transport prévus pour une croissance des services de point à point qui ne se serait pas matérialisée.

UC note que la charge d'amortissement de l'année témoin 2012, à l'exclusion des impacts du passage aux IFRS, s'élèvera à 1 012,2 M\$, dont 918,3 M\$ pour les immobilisations corporelles en exploitation et 60 M\$ pour les retraits d'actifs<sup>24</sup>.

### Retraits d'actifs

UC constate une augmentation importante de la valeur des retraits d'actifs entre l'année historique 2010 (32,6 M\$), l'année de base 2011 (57,4 M\$) et l'année témoin 2012 (60,0 M\$)<sup>25</sup>. Nous constatons également que le Transporteur n'a pas respecté en 2011 la limite de 50,0 M\$ pour les retraits d'actifs prescrite par la décision D-2011-039<sup>26</sup>.

En conséquence, **UC recommande à la Régie de resserrer ses exigences relatives au montant maximal autorisé à titre de retrait d'actifs et à la justification de ces retraits.**

### Frais corporatifs

Les réponses fournies par le transporteur aux DDR 30.2 à 31.2 de UC (B-0067, p. 44-45) confirment :

<sup>24</sup> B-0057, HQT-13 doc1, p. 28, Tableau R12.1.

<sup>25</sup> B-0016, HQT 5 doc 1, p.4.

<sup>26</sup> Voir R-3738-2010, HQT-5 doc 1 révisé, 2001-04-29, p. 4.

- que les gains d'efficience de 12,9 M\$ associés aux frais corporatifs de l'année 2011 sont hors du contrôle du Transporteur;
- qu'il n'existe pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et leur répartition aux unités (et que) conséquemment, le Transporteur ne peut exercer de contrôle sur ceux-ci.

En conséquence, **UC recommande à la Régie de plafonner au niveau de l'IPC l'augmentation annuelle des Frais corporatifs qui peut être attribuée aux divisions réglementées, dont HQT, et d'ajuster le montant autorisé pour l'année 2012 en appliquant ce taux à partir du montant des frais corporatifs de l'année historique 2010.**

#### **Autres charges directes / stocks et autres**

HQT-6 doc 2

UC a pris connaissance de la réponse fournie par le Transporteur à la DDR 15.1 de la Régie (B-0057, HQT-13 doc 1, p. 31) concernant l'importante augmentation (38,3%) du poste de dépense *Stocks et autres* faisant partie des Autres charges directes entre l'année historique 2006 (69 M\$) et l'année témoin 2012 (95,4 M\$).

UC considère cette augmentation déraisonnable et constate qu'elle est associée à des activités de croissance du réseau dans une proportion de près de 75 %. Or 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 charge locale.

En conséquence, **UC recommande à la Régie de fixer un montant maximal pour la rubrique *Stocks et autres* de l'année témoin 2012 basé sur le montant de l'année historique 2009 (76,5 M\$) majoré de l'IPC des années 2010 et 2011.**

## **Évolution de la Base de tarification 2010-2012**

HQT-7 doc 1

### **Impacts des mises en exploitation sur les écarts vs BT autorisée et sur le rendement sur la BT**

UC a pris connaissance des réponses fournies par le Transporteur à sa DDR 32.1 (B-0067, HQT-13 doc 10, p. 46, Tableau R32.1) de même que des impacts des mises en exploitation sur les écarts par rapport à la base de tarification autorisée, sur le rendement de la base de tarification et sur les revenus requis, tels qu'illustrés au tableau R22.1 produit en réponse à la DDR 22.1 de la Régie (B-0057, HQT-13 doc 1, p. 40).

**UC recommande à la Régie d'envisager la mise en place d'un compte d'écarts pour neutraliser, par un ajustement aux revenus requis d'une année tarifaire subséquente, les écarts de rendement sur la base de tarification par rapport au montant autorisé.**

### **Écarts entre les mises en service projetées vs réelles**

Par ailleurs, UC a examiné la pièce HQT-15 doc 3.8 (p. 4) du dossier R-3738-2010 (réponse à l'engagement No 8), mentionnée en référence à notre DDR 36.1 (B-0067, p.49) et constate que les écarts entre les bases de tarification réelles et autorisées des années 2005 à 2009 confirment l'importance d'introduire un compte d'écart, tel que recommandé ci-dessus.

## Commercialisation des services de transport

HQT-10 doc 1

### Contexte

UC a examiné la pièce HQT-10, document 1 et les réponses du Transporteur aux questions de la Régie et de UC relativement à la commercialisation des services de transport.

Pour 2012, le Transporteur propose de *poursuivre* l'offre de service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en réseau intégré<sup>27</sup> et les services de transport de point à point sans y apporter de changements significatifs.

En ce qui concerne les services de transport de point à point, notons que depuis le dépôt de la demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010), le Transporteur a signé un certain nombre de conventions de long terme avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (pour livraison à NE) et Hydro-Québec Production (pour livraison à NB). Ces conventions à long terme sont décrites à la pièce HQT-10, Document 1, page 7.

### Projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes

Dans son document portant sur la commercialisation des services de transport (HQT-10, Document 1, page 6, version révisée du 21/11/2011), le Transporteur rapporte qu'il a débuté un projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes<sup>28</sup> en collaboration avec le New York Independent System Operator (« NYISO »). Selon le Transporteur, cette nouvelle fonctionnalité permettrait aux clients des services de transport de mettre en place des programmes dont le profil pourra varier à toutes les 15 minutes.

En réponse à la question 3.1 de UC, le Transporteur précise que ce projet-pilote vise à vérifier la faisabilité opérationnelle des programmes variables à toutes les 15 minutes<sup>29</sup>. Il se terminera par accord mutuel entre le Transporteur et le NYISO lorsque la faisabilité opérationnelle des programmes variables sera démontrée à la satisfaction des deux parties<sup>30</sup>.

Ce projet-pilote convient bien à la stratégie de développement de l'énergie éolienne du gouvernement du Québec puisque les apports de cette source de production varient de façon plus marquée que celles des autres ressources.

<sup>27</sup> « Il est à noter qu'aucun client n'a manifesté au Transporteur l'intention d'utiliser ce service dans les prochaines années » (HQT-10, Document 1, page 7, ligne 16).

<sup>28</sup> Appelée aussi programmation intra-horaire aux 15 minutes.

<sup>29</sup> HQT-13, Document 10, page 5.

<sup>30</sup> HQT-13, Document 10, page 5.

Le Transporteur mentionne<sup>31</sup> que la Federal Energy Regulatory Commission (« FERC ») a publié en novembre 2010 une *proposition de règlement* portant sur l'intégration des ressources à production variable telle les énergies éoliennes. La FERC y reconnaît les contraintes de ce type de production et propose trois améliorations dont la plus significative est, pour les transporteurs, l'introduction de la programmation intra-horaire aux 15 minutes<sup>32</sup>. Ce projet-pilote cadre donc bien avec la *proposition de règlement* mentionnée de la FERC.

Ce projet-pilote faciliterait la mise en place des programmes commerciaux sur les réseaux de transport d'Hydro-Québec et du NYISO, tel qu'affirmé par le Transporteur précédemment.

De plus, le succès éventuel de ce projet-pilote permettrait également au Transporteur *d'augmenter en principe ses revenus de transport* dans la mesure où les programmes variables offrent des opportunités aux clients de transport qu'ils n'auraient vraisemblablement pas été en mesure de saisir sans cette fonctionnalité (voir réponse du Transporteur à la question 3.4 de UC, HQT-13, Document 10, page 6).

**UC estime qu'il serait pertinent que le Transporteur fasse rapport à la Régie et aux intervenants des avantages et inconvénients rencontrés dans la mise en œuvre et l'opération de la programmation intra-horaire aux 15 minutes de même que de l'intérêt qui a été manifesté pour ce programme par la clientèle du Transporteur et des revenus qui devraient en découler pour les années 2012 et suivantes.**

---

<sup>31</sup> HQT-10, Document 1, page 5, ligne 15.

<sup>32</sup> HQT-10, Document 1, page 5, ligne 16.

## Besoins et revenus des services de transport

HQT-10 doc 2

### Introduction

Pour établir les tarifs de transport et des revenus de 2012, le Transporteur utilise des prévisions des besoins de la charge locale et des services de point à point de long terme et de court terme.

Pour l'année 2012, la prévision de la charge locale est de 36 710 MW<sup>33</sup>. Cette prévision est fournie au Transporteur par le Distributeur.

Pour la même année, le Transporteur prévoit des besoins de service de long terme à 5 034 MW<sup>34</sup> (les besoins de long terme du Producteur sont estimés par le Transporteur à 4 448 MW et ceux des autres clients à 586 MW).

Comme le besoin de la charge locale et celui du point à point de long terme (contrat de service d'un an et plus) sont considérés tous comme du long terme lors de l'établissement des tarifs, on peut donc s'attendre à ce que la charge locale et le point à point de long terme se partagent le support du revenu requis net des revenus de point à point de court terme dans les mêmes proportions que celles de leurs besoins. Ces proportions sont montrées au tableau suivant, selon la prévision du Transporteur. Elles sont de 88% et 12% respectivement pour la charge locale et le point à point de long terme.

### Prévision 2012 des besoins de long terme par HQT

	MW	%
Besoins de la charge locale	36 710	88
Besoins de point à point à long terme	5 034	12
Total des besoins de long terme	41 744	100

Les besoins des services de transport de point à point de court terme sont estimés par le Transporteur à 0,9 TWh en 2012 (besoins en service de transport horaire).

La satisfaction de ces besoins de court terme permettrait au Transporteur d'obtenir certains revenus qui seraient déduits du revenu requis du Transporteur que doivent

<sup>33</sup> HQT-10, Document 2, page 5, ligne 5.

<sup>34</sup> HQT-10, Document 2, page 6, ligne 8.

supporter sa clientèle de service de long terme (charge locale et point à point de long terme). La précision de la prévision des besoins de court terme effectuée par le Transporteur a donc des impacts sur les tarifs applicables à sa clientèle des services de long terme.

Pour 2012, le Transporteur projette un revenu requis de 3 080.6 M\$. La répartition de ce revenu requis entre les différentes catégories de client du Transporteur est montrée au tableau suivant. On y voit que le Transporteur projette des revenus de point à point de court terme de 7,4 M\$ ce qui permettrait à la clientèle de long terme du Transporteur à avoir à supporter seulement 3 073.2 M\$ (3 080.6-7,4). Tel que mentionné précédemment, la charge locale et le point à point de long terme assumeraient ce coût dans les proportions de 88% et 12% respectivement.

Il importe de rappeler l'importance de bien prévoir le besoin à la pointe de la charge locale (en MW) et d'implanter des moyens efficaces de gestion de la pointe, si l'on veut diminuer la facture de transport des consommateurs québécois (charge locale).

Répartition du revenu requis 2012 du Transporteur  
(HQT-10, doc 2, p. 8, Tableau 4)

	M\$	%
Revenu requis projeté par le Transporteur (HQT-12, Doc. 1, p. 5) sans égard au cavalier (A)	<b>3080.6</b>	
Moins Revenus du point à point de court terme (B)	-7.4	
<b>Revenu requis à supporter par la clientèle de long terme (C=A-B)</b>	<b>3073.2</b>	<b>100</b>
Facture projetée de la charge locale	2702.6	88
Revenu projeté du point à point de long terme	370,6	12

#### Mise à jour de la prévision des besoins de la charge locale utilisée dans l'établissement des tarifs de transport

On note que la facture de transport de la charge locale est établie en fonction des besoins prévus, et non en fonction des « besoins ou consommations » réels. Ce fait a été confirmé par le Transporteur dans sa réponse à la question 10.2 de UC<sup>35</sup>.

Les écarts entre les besoins estimés et les besoins réels sont relativement importants, comme on peut le constater au tableau suivant. En 2010, l'écart est de 1022 MW, soit près de 3% des besoins réels.

<sup>35</sup> HQT-13, Document 10, page 19.

**Besoins de la charge locale (MW)**

	2008	2009	2010
Besoins estimés pour établir la facture	35705	35764	35230
Besoins réels (non-normalisés)	34760	36415	34208
<b>Écarts</b>	<b>945</b>	<b>-651</b>	<b>1022</b>

Source: HQT

Selon le Transporteur, une fois fixée, la Régie ne révisé pas la facture de transport de la charge locale afin de tenir compte des besoins de transport réels lorsque ceux-ci seront connus l'année suivante<sup>36</sup>.

Afin d'apprécier les impacts de la précision des prévisions des besoins sur les factures de transport de la charge locale et des utilisateurs du point à point de long terme, nous avons effectué une comparaison entre les factures établies selon les besoins prévus l'année précédente et selon les besoins réels normalisés respectivement pour la charge locale et les utilisateurs de service de point à point de long terme. Les résultats sont montrés au tableau suivant, en utilisant les données du Transporteur.

**Facture de la charge locale (M\$)**

	2008	2009	2010
Facture selon besoins estimés	2528.6	2575.0	2651.4
Facture selon besoins réels normalisés	2528.5	2574.1	2657.4
<b>Écart</b>	<b>0.1</b>	<b>0.9</b>	<b>-6.0</b>

**Facture du Point à point Long Terme (M\$)**

	2008	2009	2010
Facture selon besoins estimés	41.9	166.2	344.3
Facture avec correction des besoins de la charge locale	42.0	167.1	338.3
<b>Écart</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.9</b>	<b>6.0</b>

<sup>36</sup> HQT-13, Document 10, page 20 (Réponse du Transporteur à la question 10.2 de UC).

Selon ces résultats, une amélioration de la précision des besoins prévus pourrait résulter en des factures en plus ou en moins pour la charge locale et le point à point de long terme, dépendant des années. En 2010, l'écart est « favorable » à la charge locale à environ 6 M\$, et défavorable au point à point au même montant.

D'autre part, selon le Transporteur, une réduction de la prévision de la charge locale autour de 200 MW représenterait fort probablement une réduction de sa facture de transport de moins de 2 M\$.<sup>37</sup>

**UC est d'avis que, pour établir des tarifs de transport justes et raisonnables, il est important d'utiliser des prévisions des besoins les plus à jour possibles.**

Or, dans le processus de travail actuel du Transporteur, il utilise la prévision des besoins de la charge locale fournie par le Distributeur en mai de l'année courante et le dossier tarifaire du Transporteur n'est déposé qu'en août. Or ce n'est que plusieurs mois après ce dépôt que la Régie fixe les tarifs de transport. De plus, après le dépôt de sa demande tarifaire, le Transporteur ne reçoit pas du Distributeur de mise à jour des besoins prévus par ce dernier (voir réponse du Transporteur à la question 6.6 de UC<sup>38</sup>)

Dans sa question 10.9.1, UC s'est renseignée auprès du Transporteur sur les mesures ou modifications du processus de travail qui seraient susceptibles d'améliorer la précision des données relatives au besoin de la charge locale. La réponse du Transporteur est comme suit :

« [...] Afin de permettre à la Régie de fixer les tarifs de transport d'électricité, celle-ci doit disposer d'un délai suffisant pour le traitement.

Le Transporteur dépose une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport dès que l'acuité de ses projections est suffisante. Il est donc important de concilier les deux besoins pour permettre de fixer les tarifs de transport d'électricité. Ainsi l'utilisation de la prévision des besoins de service de transport pour l'alimentation de la charge locale fournie au mois de mai par le Distributeur, et que ce dernier utilise lui-même dans ses dossiers, constitue un processus satisfaisant. »<sup>39</sup>

Il est à noter que la prévision des besoins en puissance de la charge locale utilisée par le Transporteur est normalement examinée par la Régie dans le cadre du dossier

---

<sup>37</sup> HQT-13, Document 10, page 21 (Réponse du Transporteur à la question 10.4 de UC).

<sup>38</sup> HQT-13, Document 10, page 10.

<sup>39</sup> HQT-13, Document 10, page 23.

tarifaire du Distributeur. C'est dans ce dossier qu'elle est sujette à modifications ou raffinements par la Régie.

**Il est à souligner également que les mises à jour éventuelles de la prévision des besoins de la charge locale ne constituent pas une modification de la méthode d'établissement des tarifs de transport en vigueur.**

### Recommandation

**Afin d'améliorer l'équité tarifaire entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point de long terme du Transporteur, UC recommande à la Régie de demander au Transporteur d'étudier des mesures ou modifications de son processus de travail qui seraient susceptibles d'améliorer la mise à jour des données relatives au besoin de la charge locale qu'il reçoit du Distributeur et de tenir compte de la prévision des besoins de la charge locale qui seraient approuvée par la formation examinant le dossier tarifaire du Distributeur, entre autres de tenir compte de la prévision des besoins de la charge locale qui sera approuvée par la formation examinant le dossier tarifaire du Distributeur. Le Transporteur devrait soumettre à la Régie les propositions à cet effet dans son dossier tarifaire de 2013.**

### Prévision des besoins des services de transport de point à point à court terme

La précision de la prévision des besoins des services de transport de point à point à court terme affecte celle du tarif de point à point de long terme et de la facture de la charge locale.

Dans sa décision D-2011-039 (dossier R-3738-2010), la Régie a constaté la problématique de la prévision des besoins de point à point à court terme et formule certaines demandes au Transporteur relativement à ce sujet :

« [362] La Régie constate, pour l'année 2010, une **nette sous-estimation** des projections des besoins de point à point de court terme de l'année témoin, comparativement à la prévision révisée.

[363] Par ailleurs, elle note que le compte d'écart pris en compte pour l'établissement du cavalier en 2011 présente un solde important de -54,1 M\$. Elle juge que l'utilisation d'un cavalier, ayant pour effet d'ajuster les écarts entre les revenus prévus et réels des services de transport de point à point, **ne devrait pas empêcher** le Transporteur d'améliorer la précision de ses prévisions, à cet égard.

[364] De plus, l'ajustement apporté par le cavalier s'applique aux générations de clients des deux années tarifaires subséquentes aux prévisions, d'où l'importance d'apporter une attention particulière aux prévisions.

[365] La Régie demande 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 demande également de justifier, lors de ses prochaines demandes tarifaires, les écarts importants pouvant être observés entre les données projetées et les données réelles. » (mes soulignés).[D-2011-039, page 82]

Ainsi, la Régie a constaté, pour l'année 2010, une nette sous-estimation des projections des besoins de point à point de court terme de l'année témoin, comparativement à la prévision révisée. Elle a clairement indiqué que l'utilisation d'un cavalier, ayant pour effet d'ajuster les écarts entre les revenus prévus et réels des services de transport de point à point, ne devrait pas empêcher le Transporteur d'améliorer la précision de ses prévisions, à cet égard. De plus, elle a demandé formellement au Transporteur de revoir sa méthodologie de prévision des besoins et revenus pour les services de point de point de court terme.

Dans le présent dossier, le Transporteur présente comme suit sa « méthodologie révisée » de prévision des besoins de court terme :

« En ce qui concerne l'année 2012, le Transporteur précise, tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-039, qu'il **anticipe** que les besoins de transport de point à point à court terme surviendraient dans le cadre du **service horaire** à un niveau de réservation équivalent à l'année 2011. Ainsi, la prévision des besoins en énergie pour l'année 2012 est de 0,9 TWh. » (nos soulignés).

On ne trouve aucune autre description ou justification de cette « méthodologie révisée ».

Par sa question 7.1, UC s'est renseignée sur cette dernière et le Transporteur l'a renvoyé à sa réponse à la question 31.1 de la Régie :

« Demande :

31.1 Veuillez présenter la méthodologie ayant mené à la conclusion présentée à la référence (i).

R31.1

Comme la Régie l'a reconnu antérieurement, la prévision de besoins des services de transport de point à point demeure sujette à des aléas qui échappent au contrôle du Transporteur.

La prévision de ces besoins pour l'année de base et l'année témoin projetée est basée sur des réservations existantes et sur l'anticipation de réservation à venir.

En ce qui concerne les besoins des services de transport de point à point à court terme, les réservations sur le site OASIS ne se matérialisent généralement que peu de temps avant la date du service demandée. Ainsi, le Transporteur a du

anticipé pour l'année témoin projetée 2012 la totalité des besoins des services de transport de point à point à court terme.

Le Transporteur établit la prévision de besoins des services de transport à court terme en considérant celle des services de transport à long terme. Le Transporteur ayant établi sa prévision de besoins de service de transport de point à point à long terme pour l'année 2012 en anticipant certains renouvellements de réservations, il a jugé raisonnable de maintenir le niveau de besoins des services de transport de point à point à court terme à un niveau équivalent à celui de 2011.

Enfin, depuis la décision D-2007-08, l'établissement des besoins de services de transport de point à point est réalisé dans un contexte réglementaire où un compte d'écart des services de transport de point à point permet de neutraliser les écarts entre la prévision de ces besoins et leur réalisation." <sup>40</sup> (nos soulignés)

Mis à part certaines généralités relatives aux difficultés de prévoir les futurs besoins, le Transporteur a décrit sa méthodologie révisée en répétant tout simplement qu'il juge raisonnable de maintenir le niveau de besoins des services de transport de point à point à court terme à un niveau équivalent à celui de 2011.

Il invoque encore l'existence du compte d'écart des services de transport de point à point pour justifier sa façon plus ou moins simpliste de prévoir les besoins de point à point de court terme. Pourtant, on note que dans sa décision D-2011-039, la Régie a clairement indiqué que l'utilisation d'un compte d'écart, ayant pour effet d'ajuster les écarts entre les revenus prévus et réels des services de transport de point à point, ne devrait pas empêcher le Transporteur d'améliorer la précision de ses prévisions, à cet égard.

Pour comprendre la différence entre la *méthode de prévision révisée* des besoins de point à point de court terme utilisée par le Transporteur dans le présent dossier et la méthode utilisée antérieurement, il serait opportun de lire la question 7.2 de UC et la réponse du Transporteur :

7.2 Veuillez fournir une comparaison de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur avec la ou les méthodologies utilisées antérieurement par lui, en précisant notamment leurs approches méthodologiques, leurs hypothèses et leurs contextes commerciaux.

R7.2

Depuis le dossier R-3706-2009, le Transporteur ne considérait dans ses prévisions de besoins de services de transport de point à point à court terme du Producteur que les réservations connues. Le Transporteur considérait que le

---

<sup>40</sup> HQT-13, Document 1, page 55.

Producteur utiliserait l'ensemble de ses réservations fermes à long terme pour effectuer ses ventes d'électricité.

À certaines occasions, en plus des réservations fermes à long terme, le Producteur peut effectuer certaines réservations de point à point à court terme. Ces réservations varient d'une année à l'autre. Dans le [sic] présente demande, le Transporteur a prévu des besoins de services de transport de point à point à court terme du Producteur. Le Transporteur a établi ces besoins à un niveau qu'il considère raisonnable. »<sup>41</sup> (nos soulignés)

Le Transporteur précise également ce qui suit :

« Le Transporteur a utilisé une méthodologie qu'il considère raisonnable et prudente afin d'anticiper les besoins des services de transport de point à point à court terme, dans le cadre de laquelle les réservations des clients sont projetées sans qu'elles soient nécessairement confirmées lors de l'établissement de la prévision.

Ceci permet d'estimer des besoins de transport plus élevés que lorsque la prévision était principalement basée sur des réservations confirmées pour les services de transport. »<sup>42</sup> (nos soulignés)

Notons finalement que le Transporteur n'a pas étudié les méthodologies utilisées par d'autres transporteurs et ne se prononce pas à l'effet qu'ils soient comparables ou pas en ce qui a trait à la prévision des besoins de transport<sup>43</sup>.

Il a également refusé de fournir à UC les besoins et revenus de point à point de court terme qui auraient été obtenus par l'application de la nouvelle méthodologie proposée par le Transporteur aux données des 5 dernières années afin de les comparer avec les besoins et les revenus réels, en invoquant que cette demande de UC dépasse le cadre du présent dossier<sup>44</sup>.

On constate donc que le Transporteur a effectué certains changements dans sa méthodologie de prévision des besoins du service de point à point de court terme, sans avoir démontré de façon convaincante l'amélioration de l'acuité de la prévision du Transporteur de ces besoins, ni de la comparabilité de sa méthodologie révisée avec les méthodologies utilisées par d'autres transporteurs.

### **Recommandation**

**Compte tenu de ce qui précède, UC recommande à la Régie de demander au Transporteur de lui rapporter dans les prochains dossiers tarifaires les**

<sup>41</sup> HQT-13, Document 1, page 11.

<sup>42</sup> HQT-13, Document 10, page 11.

<sup>43</sup> HQT-13, Document 10, page 12.

<sup>44</sup> HQT-13, Document 10, page 13.

**améliorations ou détériorations en terme de précision des résultats de sa prévision des besoins du service de point de point de court terme et de lui proposer les changements ou raffinements méthodologiques appropriés, le cas échéant.**

### **Taux de pertes de transport**

Le taux de pertes de transport pour l'année 2012 est établi par le Transporteur à **5,4%**. Selon lui, cette valeur représente la moyenne des trois dernières années des pertes réelles calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Il affirme également que ceci est conforme à la décision D-2009-015<sup>45</sup>.

### **Recommandation**

**Considérant que le taux de pertes de transport de 5.4% pour l'année 2012 est établi par le Transporteur conformément à la décision D-2009-015, UC recommande son adoption par la Régie.**

---

<sup>45</sup> HQT-10, Document 2, page 7.

## Répartition du coût de service

HQT-11 doc 2

En ce qui concerne la répartition du coût du service de 2012, nous observons que le Transporteur n'a pas effectué de changement méthodologique. Il a toutefois rapporté qu'il a effectué trois modifications ou ajustements relativement à certains « facteurs de répartition » depuis la demande tarifaire 2011 (dossier R-3738-2010).

Ces modifications sont décrites comme suit par le Transporteur :

### « Modifications depuis la demande tarifaire 2011 (dossier 1 R-3738-2010)

#### ***Facteur de répartition – rubrique Actif réglementaire ATPC / PTPC***

La rubrique actifs réglementaires de la base de tarification comprend le nouvel actif réglementaire relié à *l'actif au titre des prestations constituées*<sup>46</sup> et du *passif au titre des prestations constituées*<sup>47</sup> en conformité avec la demande R-3768-2011. Ce nouvel actif a été attribué selon la masse salariale aux différentes fonctions.

#### ***Facteur de répartition – rubrique Compte d'écarts du coût de retraite***

Dans sa décision D-2011-039, la Régie a décidé de mettre en place un mécanisme pour protéger le Transporteur et les consommateurs contre l'évolution à la hausse ou à la baisse du coût de retraite. Les modalités de disposition de ce compte d'écart sont décrites à la pièce HQT-4, Document 3. Ce compte est attribué selon la masse salariale aux différentes fonctions.

#### ***Facteur de répartition – rubrique Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement***

Cette nouvelle rubrique est attribuée aux différentes fonctions sur la même base que les

Matériaux, combustible et fournitures, soit selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation et les actifs incorporels nets de l'année concernée. »<sup>48</sup> (nos soulignés)

Par sa question 9.1, UC a demandé au Transporteur de justifier les modes d'attribution proposés par le Transporteur pour chacune des rubriques mentionnées ci-haut. La réponse du Transporteur se lit comme suit :

---

<sup>46</sup> [ATPC]

<sup>47</sup> [PTPC]

<sup>48</sup> HQT-11, Document 2, page 5 (Version révisée du 21 novembre 2011).

« Le facteur de répartition concernant la rubrique Actif réglementaire ATPC/PTPC est identique à celui utilisé antérieurement concernant les rubriques Actif au titre des prestations constituées et du Passif au titre des prestations constituées, soit la masse salariale.

Le facteur de répartition concernant le compte d'écart du coût de retraite<sup>49</sup> est identique à la répartition faite antérieurement du coût de retraite.

Le compte de frais reportés relatifs à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement vise à y inscrire uniquement le rendement attribuable aux stocks d'équipements et à en disposer selon les modalités proposées à la pièce HQT-4, Document 4. L'utilisation du facteur de répartition des immobilisations corporelles nettes en exploitation et les actifs incorporels nets est simple et identique à la rubrique des Matériaux, combustibles et fournitures. »<sup>50</sup> (nos soulignés)

Donc, pour les deux premières rubriques, le Transporteur a utilisé les mêmes facteurs que ceux utilisés antérieurement. Comme la méthode de répartition des coûts utilisée par le Transporteur a été approuvée par la Régie, on peut donc conclure que ces rubriques sont appropriées et conformes à la méthode approuvée.

Quant à la troisième rubrique, il me paraît que l'utilisation d'un facteur de répartition identique à celui appliqué à la rubrique *Matériaux, combustibles et fournitures* est appropriée, considérant que les produits de la chaîne d'optimisation des approvisionnements du Transporteur sont de même nature que celle des « matériaux, combustibles et fournitures ».

### **Conclusion**

**À notre avis, la proposition du Transporteur relativement aux facteurs de répartition se rapportant aux 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* est appropriée.**

**En considérant que le Transporteur n'a effectué aucun changement relatif à la méthodologie de répartition du coût de service, UC n'a aucune recommandation sur ce sujet.**

---

<sup>49</sup> Dans sa décision D-2011-113, la Régie a statué que les modalités du compte d'écart relatif au coût de retraite soumises en suivi de la décision D-2011-039 sont traitées dans le dossier tarifaire du Distributeur et ne constituent pas un sujet à débattre dans le présent dossier.

Dans sa demande d'intervention (page 5), UC a également spécifié ce qui suit :

« UC ne traitera pas de l'enjeu « Modalités de disposition du compte d'écarts du coût de retraite » dans le présent dossier puisque, dans sa décision procédurale D-2011-113 (page 7)<sup>49</sup>, la Régie a statué que ces modalités ne feront pas partie des sujets à débattre dans le présent dossier. ».

<sup>50</sup>HQT-13, Document 10, page 18.

## Tarification des services de transport

### HQT-12 doc 1

La tarification des services de transport ainsi que les dépenses nécessaires à la prestation du service font partie du groupe « *Actualisation des revenus requis et des tarifs* »<sup>51</sup>. Ces sujets ont été acceptés par la Régie comme sujets à débattre dans le présent dossier<sup>52</sup>.

Les tarifs des services de transport sont proposés par le Transporteur en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport à long terme (charge locale et point à point de long terme) et à court terme.

Dans le présent dossier, le Transporteur établit ses revenus requis projetés à 3 080,6 M\$. Les différentes composantes des revenus requis projetés du Transporteur, ainsi que la prévision des besoins de transport de point à point sont examinées par la Régie dans le présent dossier. Elles font donc l'objet d'ajustements à la suite de l'examen de la Régie.

La méthode d'établissement des tarifs utilisée par le Transporteur dans le présent dossier est la même que celle approuvée par la Régie<sup>53</sup>. Les tarifs résultant de l'application de la méthode d'établissement dépendent donc uniquement des valeurs se rapportant aux revenus requis du Transporteur et aux besoins de la clientèle du Transporteur.

Pour 2012, le tarif annuel proposé par le Transporteur représente une augmentation de **1,6%** par rapport au tarif en vigueur<sup>54</sup>.

Quant à la facture de transport de la charge locale, elle serait de 2 702,6 M\$, soit une augmentation de **58 M\$** par rapport à la facture 2011, si la Régie approuvait la demande du Transporteur sans modifier ses revenus requis projetés et ses prévisions des besoins<sup>55</sup>.

Il est à noter que la facture de transport de la charge locale et le tarif annuel de point à point de long terme sont déterminés en fonction de leurs pointes (méthode du 1-PC), sans égard à leurs volumes d'énergie transportée<sup>56</sup>. C'est pourquoi, pour faire baisser la facture de transport de la charge locale, les intervenants devraient être très vigilants à l'égard des moyens d'efficacité énergétique et des mesures tarifaires se rapportant à la gestion de la pointe.

<sup>51</sup> pièce HQT-1, Document 2, page 3.

<sup>52</sup> décision D-2011-113.

<sup>53</sup> HQT-12, Document 1, page 7, tableau 3.

<sup>54</sup> HQT-12, Document 1, page 8, ligne 4.

<sup>55</sup> HQT-12, Document 1, page 8, tableau 4.

<sup>56</sup> HQT-12, Document 1, page 8, tableau 5.

D'autre part, l'exploitation du réseau de transport nécessite l'utilisation des services complémentaires<sup>57,58</sup>. Le Transporteur propose les tarifs des services complémentaires en tenant compte des décisions antérieures de la Régie et des besoins de transport pour l'année 2012.

Dans le cas particulier du Distributeur, il doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs que ceux-ci fournissent les services complémentaires associés au service de transport pour l'alimentation de la charge locale. Ainsi, le Transporteur n'a pas à facturer le Distributeur pour ces services<sup>59</sup>.

### **Conclusion**

**En conclusion, la facture de transport de la charge locale ainsi que les tarifs de transport pour les services de point à point dépendent cette année (2012) grandement des résultats de l'examen des revenus requis projetés et de la prévision des besoins, compte tenu qu'aucun changement de la méthode d'établissement des tarifs ne soit admis comme sujet à débattre dans le présent dossier.**

---

<sup>57</sup> Service de réglage de tension, service de réglage de fréquence, service de compensation d'écarts de réception et de livraison, réserve d'exploitation – service de maintien de réserve tournante et service de maintien de réserve arrêtée.

<sup>58</sup> HQT-12, Document 1, page 12, ligne 5.

<sup>59</sup> HQT-12, Document 1, page 12, ligne 9.

## Sommaire des recommandations

L'Union des consommateurs a pris connaissance de la proposition amendée d'Indicateurs de performance environnementale déposée par le Transporteur le 26 octobre 2011 qu'elle considère satisfaisante.

### HQT-3 doc 1

**UC recommande à la Régie :**

- de rejeter l'approche proposée par le Transporteur, basée sur un indicateur global élaboré par le COPE de l'ACÉ, pour le suivi et l'évaluation de son efficience;
- de maintenir, de réitérer et de resserrer ses exigences de suivi de la décision D-2011-039, en particulier pour les éléments relatifs à l'optimisation des investissements;
- de poursuivre une évaluation serrée des investissements du Transporteur, des écarts entre les investissements et les mises en service prévus et réels ainsi que de l'impact tarifaire des investissements projetés dans le cadre de l'examen de ses demandes d'autorisation, de ses Rapports annuels et de ses demandes tarifaires.

### HQT-4 doc 2

**UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur à l'effet de créer un compte de frais reporté relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés.**

Subsidiairement, UC recommande à la Régie de considérer la création d'un compte d'écart qui permettrait de compenser dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente les écarts de rendement sur la base de tarification réelle par rapport à la base de tarification autorisée de même que, éventuellement, les coûts de mises en service de projets autorisés après qu'une décision tarifaire finale soit rendue.

### HQT-4 doc 4

**UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur visant la création d'un compte de frais reporté relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.**

### HQT-6 doc 1

**UC recommande à la Régie de resserrer ses exigences relatives au montant maximal autorisé à titre de retrait d'actifs et à la justification de ces retraits.**

**UC recommande à la Régie de plafonner au niveau de l'IPC l'augmentation annuelle des Frais corporatifs qui peut être attribuée aux divisions réglementées, dont HQT, et d'ajuster le montant autorisé pour l'année 2012 en appliquant ce taux à partir du montant des frais corporatifs de l'année historique 2010.**

**UC recommande à la Régie de fixer un montant maximal pour la rubrique *Stocks et autres* de l'année témoin 2012 basé sur le montant de l'année historique 2009 (76,5 M\$) majoré de l'IPC des années 2010 et 2011.**

HQT-7 doc 1

**UC recommande à la Régie d'envisager la mise en place d'un compte d'écart pour neutraliser, par un ajustement aux revenus requis d'une année tarifaire subséquente, les écarts de rendement sur la base de tarification par rapport au montant autorisé.**