

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
 DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT**

ANALYSE DES EXCÉDENTS (DÉFICITS) DU COÛT DES CAPITAUX PROPRES

- 1. Références :** (i) Pièce B-0016, HQT-5, document 1, pages 3 et 4;
 (ii) Rapports annuels du Transporteur, pièce HQT-2, document 1.1.

Préambule :

(i) Pour l'année de base 2011, le Transporteur prévoit un revenu requis projeté de 2 978,6 M\$, ce qui représente un écart favorable de 30,8 M\$, comparativement au revenu requis autorisé de 3 009,4 M\$. Cet écart de 30,8 M\$ représente l'excédent du coût des capitaux propres pour 2011.

(ii) Le tableau ci-dessous présente les grandes rubriques expliquant les excédents (déficits) reliés au coût des capitaux propres pour la période 2005-2011, établis selon la référence (i) et les rapports annuels du Transporteur.

Excédent (déficit)	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
<i>En millions de dollars</i>	<i>projetés</i>	<i>réels</i>					
Dépenses nécessaires à la prestation du service	37,2	73,2	35,3	29,0	(28,8)	(83,2)	(14,0)
Coûts des capitaux empruntés	10,9	14,7	48,3	2,7	(34,6)	40,5	78,4
	48,1	87,9	83,6	31,7	(63,4)	(42,7)	64,4
Compte d'écart coût de retraite	(17,3)	-	-	-	-	-	-
Coût des capitaux propres	30,8	87,9	83,6	31,7	(63,4)	(42,7)	64,4

L'écart favorable de 10,9 M\$ pour le coût des capitaux empruntés, soit la différence entre le rendement autorisé de 1 236,0 M\$ et le rendement prévu de 1 225,1 M\$, est basé sur un taux de 7,234 % pour le coût de la dette, soit le taux autorisé pour l'année témoin 2011.

Pour l'année 2006, compte tenu de l'absence de dossier tarifaire et du maintien du tarif en vigueur en 2005, le déficit au niveau du coût des capitaux propres représente la différence entre les revenus autorisés de l'année témoin 2005 et les résultats réels réglementaires 2006.

Demandes :

- 1.1** Veuillez réviser et confirmer les données du tableau présenté en préambule (ii). Veuillez expliquer toute révision, le cas échéant.

- 1.2** Veuillez réviser le rendement prévu pour l'année de base 2011 en utilisant une projection du coût de la dette qui tient compte des données réelles en 2011, soit une projection de 4 mois réels et 8 mois prévus.

CHARGES DE SERVICES PARTAGÉES

- 2. Référence :** Pièce B-0063, HQT-13, document 6, page 8.

Préambule :

En réponse à une demande de renseignement de la FCEI concernant les charges de services partagées pour le domaine Immobilier, le Transporteur indique :

« Pour les années 2010 à 2012, la variation de 6,3 M\$ de la facturation du domaine « Immobilier » est expliquée par les quatre éléments suivants : (1) la présence d'éléments non récurrents en 2010, (2) la croissance de la consommation, (3) l'impact de l'inflation sur les coûts, et (4) les efforts combinés d'optimisation et de gestion déployés par le domaine ainsi que ses clients.

La facturation réelle de 2010 inclut une baisse non récurrente de 4,6 M\$ de la consommation de certains produits. De plus, ce type de produits n'a aucun impact sur les volumes de la principale base de facturation de ce domaine, soit les mètres carrés. En excluant ces baisses de facturation non récurrentes, les charges ajustées de 2010 seraient de 40,4 M\$. En comparant ce chiffre d'affaires ajusté à l'année 2012, la croissance annuelle moyenne de la facturation est de 2,1 % sur la période 2010 à 2012, ce qui est comparable à la variation d'Hydro-Québec dans son ensemble. » [nous soulignons]

Demande :

- 2.1** Veuillez préciser de quels produits il y a eu baisse de la consommation en 2010 et justifier la non récurrence de cette baisse pour les années subséquentes.

BASE DE TARIFICATION

- 3. Références :**
- (i) Pièce B-0057, HQT-13, document 1, page 43;
 - (ii) Pièce B-0057, HQT-13, document 1, page 47.

Préambule :

- (i) En réponse à une demande de renseignement de la Régie, le Transporteur présente le tableau révisé des mises en exploitation 2011 afin de présenter distinctement les projets Laurent et Mont-Royal. Pour ce dernier projet, la colonne *Total cumulé* indique 0,2 M\$.
- (ii) Le Transporteur justifie le dépassement de coûts pour le projet Mont-Royal, passant de 23,2 M\$ à 29,1 M\$. Il indique que les coûts engagés au 31 avril 2011 s'élèvent à 8,8 M\$.

Demande :

- 3.1** Veuillez concilier les coûts cumulés du projet Mont-Royal de la référence (i) avec les coûts engagés au 30 avril 2011 de la référence (ii).

TARIFICATION SERVICES COMPLÉMENTAIRES

- 4. Référence :**
- (i) R-3605-2006, HQT-13, document 1, R. 25.1.

Préambule :

- (i) Le Transporteur fournissait le détail des valeurs associées à la fourniture des services complémentaires comme suit :

R25.1 Les valeurs en préambule concernant les services complémentaires sont déterminées comme suit :

Service de réglage de tension

$$270 \text{ MW} \times 0,67 \times 0,33 \times 8760 \text{ heures} \times 2,79 \text{ ¢/kWh} / 1,0874 / 1\ 000$$

$$= 13,4 \text{ M\$}$$

Service de réglage de fréquence

$$180 \text{ GWh} \times 7,50 \text{ ¢/kWh}$$

$$= 13,5 \text{ M\$}$$

Service de maintien de réserve tournante

$$1\ 000 \text{ MW} \times 0,67 \times 0,33 \times 8760 \text{ heures} \times 2,79 \text{ ¢/kWh} / 1,0874 / 1\ 000$$

$$= 49,7 \text{ M\$}$$

Service de maintien de réserve arrêtée

$$500 \text{ MW} \times 0,67 \times 0,33 \times 8760 \text{ heures} \times 2,79 \text{ ¢/kWh} / 1,0874 / 1\ 000$$

$$= 24,8 \text{ M\$}$$

Demande :

4.1 Veuillez indiquer si les quantités liées à la fourniture de ces services citées à la référence (i), soit 270 MW pour le service de réglage de tension, 180 GWh pour le service réglage de fréquence, 1 000 MW pour le service de maintien de réserve tournante et 500 MW pour le service de maintien de réserve arrêtée sont encore suffisantes pour répondre à l'ensemble des besoins de la charge locale et de la clientèle point à point. Le seront-elles au cours des prochaines années?

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

- 5. Références :**
- (i) Pièce B-0015, HQT-4, document 4, page 13;
 - (ii) Pièce B-0015, HQT-4, document 4, page 8;
 - (iii) Pièce B-0067, HQT-13, document 10, page 38;
 - (iv) Pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 24.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'impact sur les revenus requis de l'année 2016 en posant l'hypothèse d'un solde moyen de 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de 2012. [nous soulignons]

(ii) « *les équipements constituent environ 30 % des coûts des projets.* »

(iii) 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.

(iv) Le tableau 9 suivant présente le sommaire des investissements planifiés par catégorie.

Tableau 9
Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2021
(M\$)

Catégories des investissements	Réel	Budget	Planifié									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ne générant pas de revenus additionnels	778,6	895,7	851,1	978,7	1 031,5	1 039,7	1 278,6	1 136,0	999,6	974,1	982,9	987,4
Maintien des actifs	604,8	649,3	665,1	710,5	848,5	981,5	1 199,0	1 053,7	905,0	875,1	886,9	909,4
Maintien et amélioration de la qualité	136,0	226,3	152,9	234,9	149,0	45,1	46,6	49,3	61,7	66,0	63,0	45,0
Respect des exigences	37,8	20,1	33,1	33,3	34,0	33,1	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
Générant des revenus additionnels	428,6	563,9	1 033,5	1 163,9	957,6	1 203,9	1 007,8	905,7	675,6	721,3	373,0	339,0
Croissance des besoins	428,6	563,9	1 033,5	1 163,9	957,6	1 203,9	1 007,8	905,7	675,6	721,3	373,0	339,0
Total Investissements	1 207,2	1 459,6	1 884,7	2 142,6	1 989,1	2 243,7	2 286,4	2 041,7	1 675,2	1 695,3	1 356,0	1 326,4
Contributions et frais d'entretien		4,4	-41,6	39,5	-169,9	-254,9	-284,7	-155,5	0,0	0,0	-768,7	0,0
Total Investissements et contributions et frais d'entretien tels que présentés au tableau 7		1 464,1	1 843,1	2 182,1	1 819,2	1 988,7	2 001,7	1 886,2	1 675,2	1 695,3	587,3	1 326,4

Demandes :

- 5.1** Comment le Transporteur estime-t-il la valeur des équipements entreposés en 2012 à 60 M\$.

- 5.2** Tenant compte de la réponse du Transporteur à la demande de renseignements de l'UC à la référence (iii), ainsi que du sommaire des investissements planifiés à l'horizon de 2021 à la référence (iv), veuillez justifier l'hypothèse du Transporteur d'un solde moyen de 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de 2012.
- 5.3** Veuillez fournir un aperçu des équipements stratégiques entreposés qui sont anticipés sur un horizon de court, moyen et long termes. Veuillez fournir également le détail des coûts du stock d'équipements au 31 décembre 2011 (montant projeté de 113,3 M\$).
- 5.4** En se référant aux données projetées soumises par le Transporteur en réponse à la question 1.3, veuillez présenter l'impact sur les revenus requis (selon les composants Rendement à la base de tarification et Dépenses nécessaires à la prestation de service), ainsi que l'impact sur le tarif.
- 5.5** Veuillez présenter une analyse de sensibilité des revenus requis établis en prenant pour hypothèse un solde moyen de 100 M\$, et de 200 M\$ par année d'équipements entreposés, à compter de 2012.
- 6. Référence :** Pièce B-0015, HQT-4, document 4, pages 13.

Préambule :

Selon le Transporteur, le tableau 1 illustre, la proposition du Transporteur pour le rendement du millésime 2011 et son impact sur les revenus requis des cinq années suivantes. Le traitement de disposition se répéterait à chaque millésime de rendement subséquent.

Tableau 1
Illustration du rendement du millésime 2011

Millésime de rendement 2011					
Hypothèses	. Moyenne treize (13) soldes mensuels des stocks : 69,7 M\$ (note 1) . Taux de rendement: 2011: 7,205% et années futures : taux en vigueur (illustré : 7,175%) . Millésime de rendement 2011 : 69,7 M\$ x 7,205% = 5,0 M . Période de disposition : 5 ans				
Année	Solde au début	Ajout/retrait	Rendement	Disposition aux revenus requis	Solde à la fin
Compte hors base					
2011	0,0	5,0			5,0
2012	5,0	(Note 2)	0,3	-1,0	4,3
2013	4,3		0,2	-1,1	3,4
2014	3,4		0,2	-1,1	2,5
2015	2,5		0,1	-1,2	1,3
2016	1,3		0,0	-1,3	0,0
		5,0	0,8	-5,8	
Note 1 - M\$					
1er janvier 2011	31 janvier 2011	28 février 2011	31 mars 2011	30 avril 2011	31 mai 2011
<i>réel</i>	<i>réel</i>	<i>réel</i>	<i>réel</i>	<i>réel</i>	<i>Projeté</i>
40,7	52,5	56,0	57,6	45,9	74,5
30-juin 2011	31 juillet 2011	30 août 2011	30 septembre 2011	31 octobre 2011	30 novembre 2011
<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>
73,1	73,1	73,1	82,2	82,2	82,2
31-déc 2011	Moyenne 2011				
<i>Projeté</i>	<i>Projetée</i>				
113,3	69,7				
Note 2 : Ajustement à venir lié à la moyenne treize soldes fondée sur des données réelles.					

Selon le Transporteur, le tableau 2 illustre, en posant l'hypothèse d'un solde moyen de 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de 2012, un impact sur les revenus requis de l'année 2016 après cinq années d'activités ayant généré cinq millésimes de rendement.

Tableau 2
Illustration d'un impact sur les revenus requis de 2016

Hypothèses	<ul style="list-style-type: none"> . Moyenne treize (13) soldes mensuels des stocks à compter de 2012 : 60,0 M\$. Taux de rendement: 2012 à 2015 : 7,175% . Millésime de rendement de 2012 à 2015 : 60,0 M\$ x 7,175% = 4,3 M\$. Période de disposition de 5 ans : amortissement annuel : 4,3 M\$ divisé par 5 ans = 0,9 M\$. . Aux fins de l'illustration, le montant de 0,9 M\$ ne tient pas compte du rendement sur les sommes comptabilisées au compte hors base. 	
Revenus requis de 2016	Disposition aux revenus requis	
Compte hors base		
Millésime de rendement 2011	Tableau 1	1,3
Millésime de rendement 2012		0,9
Millésime de rendement 2013		0,9
Millésime de rendement 2014		0,9
Millésime de rendement 2015		0,9
		4,8

Demandes :

- 6.1** Veuillez fournir un tableau Excel présentant les formules et le détail des calculs soumis par le Transporteur pour l'ensemble du tableau 1 du préambule.
- 6.2** Au tableau 1 du préambule, veuillez indiquer si la colonne « Disposition aux revenus requis » sert à comptabiliser l'amortissement du compte de frais reporté (CFR) de 5,0 M\$ sur une période de 5 ans. Le cas échéant, veuillez expliquer pourquoi les montants annuels indiqués à cette colonne ne correspondent pas à des valeurs équivalentes, et pourquoi l'amortissement annuel ne devrait pas être de l'ordre de 1,0 M\$ par année.
- 6.3** Veuillez expliquer en détail ce que vise à illustrer le tableau 2 au préambule.
- 6.4** Veuillez fournir un tableau Excel présentant les formules et le détail des calculs soumis par le Transporteur pour la colonne « Disposition aux revenus requis » du tableau 2.

- 7. Références :**
- (i) Pièce B-0057, HQT-13, document 1, pages 22-24;
 - (ii) Pièce C-ACEFQ-0007, page 18;
 - (iii) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, page 2.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur, lorsqu'il acquiert ces équipements stratégiques qui sont nécessaires et utiles à la réalisation de sa mission de base, agit de façon prudente comme gestionnaire d'un actif de grande valeur qu'est le réseau de transport. Le Transporteur rappelle qu'il s'agit d'équipements stratégiques qui ont pour seule vocation d'être installés sur le réseau de transport dans des délais critiques à la réalisation des projets. À l'évidence, compte tenu du contexte international d'approvisionnement auquel il doit s'adapter, le Transporteur se voit dans l'impossibilité de faire coïncider parfaitement la date de livraison par le fournisseur et la date de livraison d'un équipement au chantier qui en fera usage.* [nous soulignons]

(...)

Le Transporteur est par ailleurs d'avis que 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 dans cette année. C'est la raison pour laquelle le Transporteur propose une période de disposition sur cinq ans car, tel que mentionné à la page 12 de la pièce HQT-4, Document 4 « le Transporteur estime que les stocks d'équipement détenus au cours d'une année donnée sont susceptibles d'être inclus dans les coûts de projets d'investissements qui seront mis en service au cours des cinq années suivantes », soit au cours des années où l'avantage ponctuel pour la clientèle est susceptible d'être consommé. [nous soulignons]

(ii) « *Dans la mesure où HQT vise à prendre des attentes avec ses fournisseurs dans le but de garantir les dates de livraisons et d'opérer en « juste à temps », nous considérons que cette demande de créer un compte de frais reportés pour y déposer le rendement sur les actifs stratégique en attendant qu'ils soient livrés sur les chantiers de construction, n'est pas requise.*

De plus pour répondre à la décision de la Régie de ne pas considérer les actifs stratégiques comme des actifs en exploitation mais plutôt comme des immobilisations en cours, nous considérons que le fait de répartir sur 5 ans le remboursement du rendement accumulé, et donc de passer dans le revenu requis le rendement placé dans le compte, dès la première année de la livraison de l'actif stratégique ne respecte pas la décision de la Régie. » [nous soulignons]

(iii) « *2. La période de 5 ans proposée par le Transporteur 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 ».* » [nous soulignons]

Demandes :

7.1 Veuillez justifier davantage la demande du Transporteur visant à comptabiliser le rendement associé aux équipements stratégiques dans un CFR amorti sur 5 ans, en tenant compte des affirmations du Transporteur à la référence (i) et en expliquant comment le Transporteur disposera de ce compte si un ou des équipements stratégiques ne sont pas retenus pour un projet.

7.2 Veuillez commenter les positions de l'ACEFQ et de l'AQCIE-CIFQ aux références (ii) et (iii).

8. Référence : Pièce C-ACQCIE-CIFQ-0009, page 2.

Préambule :

« L'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la proposition telle que présentée est inacceptable à divers égards, notamment aux suivants :

L'idée d'accorder un rendement sur l'ensemble des équipements plutôt que sur chacun d'entre eux empêche d'apprécier si chaque équipement a été acquis en temps utile plutôt que de façon prématurée et s'il en a résulté un avantage réel pour les consommateurs. Serait seule acceptable à nos clients une proposition dans le cadre de laquelle une analyse coûts/bénéfices pourrait être présentée au soutien d'une demande de rendement portant sur des équipements spécifiques formulée au moment de leur mise en service.

(...)

L'AQCIE et le CIFQ sont 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 leur 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 quantifiés. » [nous soulignons]

Demandes :

8.1 Veuillez présenter des modalités d'application et fournir un exemple chiffré de la proposition émise par l'AQCIE-CIFQ, soit celle d'accorder un rendement portant sur des équipements spécifiques, dont la demande serait formulée au moment de leur mise en service. Selon l'AQCIE-CIFQ, cette situation serait acceptable dans des cas exceptionnels, tels que des équipements qui seraient acquis à une date hâtive, ou pour des motifs d'efficacité.

8.2 Veuillez proposer un traitement réglementaire pour les stocks d'équipement qui, le cas échéant, ne seraient inclus dans aucun projet d'investissement (qui auraient été acquis inutilement) et pour lesquels le Transporteur assumerait une perte lors de la disposition de ces « surplus d'actifs ».

9. Référence : Pièce B-0057, HQT-13, document 1, page 22.

Préambule :

« En somme, le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que :

- *Les équipements stratégiques dont le rendement relatif à leur période de détention en entrepôt sera reflété au compte de frais reportés seront intégrés avec certitude à des projets du Transporteur, lesquels seront autorisés par la Régie; [nous soulignons]*
- *Le Transporteur encourt des frais de financement alors que l'équipement visé est en entrepôt au cours de la phase 1 plus amplement décrite dans la réponse à la question 8.1;*
- *Après la période de détention en entrepôt, soit à la phase 2 plus amplement décrite dans la réponse à la question 8.1, il y a nécessairement une attribution d'équipements stratégiques à des projets d'investissements autorisés par la Régie conformément aux dispositions de la LRÉ;
(...)»*

Demande :

9.1 La Régie comprend qu'un actif transféré vers un chantier sera attribué à ce moment à un projet d'investissement. Cependant, la Régie cherche à comprendre de quelle manière un actif stratégique peut être jugé utile au sens de la Loi, dès son entreposage suite à la réception dudit actif des manufacturiers.

Selon la réponse du Transporteur reproduite au préambule, la Régie constate une présomption de la part du Transporteur, que durant la période de détention des équipements stratégiques ces actifs seront associés à un projet d'investissement. Veuillez indiquer si un actif stratégique est attribué à un projet d'investissement dès sa réception des manufacturiers.