

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

1 **ANALYSE DES EXCÉDENTS (DÉFICITS) DU COÛT DES CAPITAUX PROPRES**

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

4 **Préambule :**

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

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

Excédent (déficit) <i>En millions de dollars</i>	2011 <i>projetés</i>	2010	2009	2008	2007	2006	2005
					<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)	-	-	-	-	-	-
12 Coût des capitaux propres	30,8	87,9	83,6	31,7	(63,4)	(42,7)	64,4

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

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

19 **Demandes :**

- 20 **1.1** Veuillez réviser et confirmer les données du tableau présenté en préambule (ii).
21 Veuillez expliquer toute révision, le cas échéant.

22 **R1.1**

23 **Tableau R1.1**
24 **Révision du tableau présenté en préambule (ii)**

Excédent (déficit) <i>En millions de dollars</i>	2011 <i>projetés</i>	2010	2009	2008	2007	2006	2005
					<i>Réels</i>		
Dépenses nécessaires à la prestation du service	19,9	73,2	35,3	29,0	(28,8)	(83,2)	(14,0)
Coûts des capitaux empruntés	7,7	14,7	48,3	2,7	(34,6)	40,5	78,4
	27,6	87,9	83,6	31,7	(63,4)	(42,7)	64,4
Revenus des services de transport point à point						19,3	9,2
25 Coûts des capitaux propres	27,6	87,9	83,6	31,7	(63,4)	(23,4)	73,6

1 **Pour les années 2007 à 2010, le Transporteur confirme l'exactitude des**
2 **données présentées au tableau (ii) en préambule.**

3 **Les données présentées en préambule (ii) ont été révisées comme suit**
4 **pour les années 2005, 2006 et 2011 :**

- 5 **▪ Avant l'introduction en 2007 du compte d'écart pour les revenus**
6 **des services de transport de point à point, des revenus additionnels**
7 **des services de transport de point à point ont mené en 2005 et 2006**
8 **à des coûts des capitaux propres supérieurs de 9,2 M\$ et 19,3 M\$**
9 **respectivement.**
- 10 **▪ Pour l'année de base 2011, le Transporteur projette un écart**
11 **favorable de 19,9 M\$ au chapitre des dépenses nécessaires à la**
12 **prestation de service comparativement au niveau autorisé. Cette**
13 **rubrique inclut le compte d'écart du coût de retraite. En ce qui**
14 **concerne le coût des capitaux empruntés de l'année de base 2011,**
15 **l'écart favorable de 10,9 M\$ présenté au tableau (ii) du préambule**
16 **est erroné car il concerne le rendement sur la base de tarification,**
17 **incluant donc le coût des capitaux propres. L'écart attribuable aux**
18 **coûts des capitaux empruntés est de 7,7 M\$, tenant compte du taux**
19 **projeté de 7,080 % indiqué à la réponse R1.2. Par conséquent,**
20 **l'excédent du coût des capitaux propres projeté pour l'année de**
21 **base 2011 est de 27,6 M\$.**

22 **1.2** Veuillez réviser le rendement prévu pour l'année de base 2011 en utilisant une
23 projection du coût de la dette qui tient compte des données réelles en 2011, soit une
24 projection de 4 mois réels et 8 mois prévus.

25 **R1.2**

26 **Le tableau 3 à la page 9 de la pièce HQT-8, Document 1 indique que le coût**
27 **de la dette de l'année de base 2011 est projeté à 7,080 %.**

28 **Comme mentionné aux lignes 15 à 19 de la page 8 de la même pièce, cette**
29 **évaluation pour 2011 tient compte, notamment :**

- 30 **• de la dette existante au 31 mars 2011 ;**
- 31 **• des nouveaux emprunts prévus pour l'année 2011 ;**
- 32 **• des prévisions des variables économiques.**

33 **Le coût de dette 2011 établi sur la base de 4 mois réels et 8 mois projetés**
34 **diffère très peu du coût présenté au tableau 3 précité car, au titre des**
35 **emprunts prévus pour l'année 2011, des émissions dont la valeur nominale**
36 **totalise 600 M\$, réalisées au cours du mois d'avril 2011, y avaient été**
37 **intégrées et les autres transactions financières réalisées en avril 2011 ont**
38 **peu d'impact.**

1 **CHARGES DE SERVICES PARTAGÉES**

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

3 **Préambule :**

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

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

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

18 **Demande :**

19 **2.1** Veuillez préciser de quels produits il y a eu baisse de la consommation en 2010 et
20 justifier la non récurrence de cette baisse pour les années subséquentes.

21 **R2.1**

22 **Une baisse non récurrente de 3,3 M\$ provient du produit « Aménagements**
23 **et services additionnels en exploitation ». Le domaine « Immobilier », de**
24 **concert avec ses clients, a convenu de reporter certains projets. Ce**
25 **produit concerne principalement l'amélioration et l'aménagement des**
26 **espaces déjà occupés par le client. La priorisation et la validation des**
27 **projets appartiennent au client et sont réalisés par le domaine**
28 **« Immobilier » du Centre de services partagés.**

29 **Une baisse non récurrente de 1,3 M\$ provient du produit « Expertise**
30 **immobilière », dû à sa sous-facturation pour l'année 2010. La facturation**
31 **de ce produit a été ajustée en 2011. Ce produit concerne plusieurs**
32 **services d'expertise spécialisés concernant les biens et droits immobiliers,**
33 **qui varient en fonction des besoins des clients. Citons à titre d'exemple**
34 **des services d'évaluation immobilière, de gestion des empiètements des**
35 **droits relatifs à la propriété, de gestion des transactions immobilières.**

1 **BASE DE TARIFICATION**

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

4 **Préambule :**

5 (i) En réponse à une demande de renseignement de la Régie, le Transporteur présente le
6 tableau révisé des mises en exploitation 2011 afin de présenter distinctement les projets
7 Laurent et Mont-Royal. Pour ce dernier projet, la colonne *Total cumulé* indique 0,2 M\$.

8 (ii) Le Transporteur justifie le dépassement de coûts pour le projet Mont-Royal, passant de
9 23,2 M\$ à 29,1 M\$. Il indique que les coûts engagés au 31 avril 2011 s'élèvent à 8,8 M\$.

10 **Demande :**

11 **3.1** Veuillez concilier les coûts cumulés du projet Mont-Royal de la référence (i) avec les
12 coûts engagés au 30 avril 2011 de la référence (ii).

13 **R3.1**

14 **Comme l'indique le titre du tableau à la référence (i), le montant de 0,2 M\$**
15 **représente la projection de mises en exploitation au cours de l'année de**
16 **base 2011. Quant à eux, les coûts de 8,8 M\$ engagés au 30 avril 2011,**
17 **indiqués à la référence (ii), représentent les investissements réalisés à**
18 **cette date, dont les mises en exploitation sont prévues en 2012 et 2013, tel**
19 **qu'indiqué aux lignes 1 et 2 de la page 48 de la pièce HQT-13, Document 1.**

20 **TARIFICATION SERVICES COMPLÉMENTAIRES**

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

22 **Préambule :**

23 (i) Le Transporteur fournissait le détail des valeurs associées à la fourniture des services
24 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 M\$

Service de réglage de fréquence

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

= 13,5 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 M\$

Service de maintien de réserve arrêtée

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

1 = 24,8 M\$

2 **Demande :**

3 **4.1** Veuillez indiquer si les quantités liées à la fourniture de ces services citées à la
4 référence (i), soit 270 MW pour le service de réglage de tension, 180 GWh pour le
5 service réglage de fréquence, 1 000 MW pour le service de maintien de réserve
6 tournante et 500 MW pour le service de maintien de réserve arrêtée sont encore
7 suffisantes pour répondre à l'ensemble des besoins de la charge locale et de la
8 clientèle point à point. Le seront-elles au cours des prochaines années?

9 **R4.1**

10 **Les quantités liées à la fourniture de services complémentaires citées**
11 **dans cette demande de renseignements sont toujours suffisantes pour**
12 **l'exploitation fiable du réseau de transport. En ce moment, le Transporteur**
13 **ne prévoit pas rehausser ces quantités au cours des prochaines années.**

14 **Le Transporteur rappelle que ces services complémentaires sont offerts**
15 **aux clients des services de transport de point à point conformément aux**
16 **Tarifs et conditions. Par ailleurs, aux fins du service de transport pour**
17 **l'alimentation de la charge locale, le Distributeur doit fournir, ou obtenir de**
18 **ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services**
19 **complémentaires requis pour assurer en tout temps la sécurité et la**
20 **fiabilité du réseau de transport. Ainsi, le Distributeur doit prendre les**
21 **moyens nécessaires afin que les services liés à son approvisionnement**
22 **soient fournis.**

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

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

7 **Préambule :**

- 8 (i) Le Transporteur présente l'impact sur les revenus requis de l'année 2016 en posant
9 l'hypothèse d'un solde moyen de 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de
10 2012. [nous soulignons]
- 11 (ii) « *les équipements constituent environ 30 % des coûts des projets.* »
- 12 (iii) La valeur annuelle des équipements stratégiques est de 330 M\$ en 2010 et est estimée
13 comme suit pour les années subséquentes : 408 M\$ en 2011, 527 M\$ en 2012, 600 M\$ en
14 2013, 556 M\$ en 2014, 628 M\$ en 2015 et 640 M\$ en 2016.
- 15 (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		Planifié									
	2010	Budget 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
Général 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

17 **Demandes :**

- 18 **5.1** Comment le Transporteur estime-t-il la valeur des équipements entreposés en 2012 à
19 60 M\$.

20 **R5.1**

21 **Le Transporteur rappelle sa réponse à la question 29 de la demande de**
22 **renseignements numéro 1 de l'ACEFQ, à la pièce HQT-13, Document 3 :**

23 « *Le tableau 2 à la page 14 présente uniquement une illustration fondée sur*
24 *l'hypothèse décrite à la page 13 qui présume un solde moyen de 60 M\$ par*
25 *année d'équipements entreposés à compter de 2012.* » [Nous soulignons]

1 **Comme mentionné en préambule des questions 6.1 à 6.4, le solde moyen**
 2 **de 60 M\$ par année est une valeur hypothétique. Considérant une période**
 3 **de disposition ou d'amortissement proposée de 5 ans, ce solde moyen**
 4 **hypothétique ne sert qu'à illustrer une mesure hypothétique d'un plein**
 5 **impact de la proposition sur les revenus requis d'une année donnée après**
 6 **5 années consécutives d'application à compter de 2011.**
 7 **Voir également la réponse à la question 5.5 concernant d'autres valeurs**
 8 **hypothétiques.**

9 **5.2** Tenant compte de la réponse du Transporteur à la demande de renseignements de
 10 l'UC à la référence (iii), ainsi que du sommaire des investissements planifiés à
 11 l'horizon de 2021 à la référence (iv), veuillez justifier l'hypothèse du Transporteur
 12 d'un solde moyen de 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de 2012.

13 **R5.2**
 14 **Il n'existe pas de lien direct entre l'hypothèse précitée d'un solde moyen**
 15 **de 60 M\$ en équipements entreposés, fondé sur une moyenne de**
 16 **13 soldes mensuels, et la valeur des équipements stratégiques dont on**
 17 **peut estimer l'acquisition au cours des années citées à la référence (iii)**
 18 **puisque ces derniers ne seront pas tous entreposés pendant la totalité de**
 19 **chacune de ces années.**
 20 **Voir également les réponses aux questions 5.1 et 5.3.**

21 **5.3** Veuillez fournir un aperçu des équipements stratégiques entreposés qui sont anticipés
 22 sur un horizon de court, moyen et long termes. Veuillez fournir également le détail
 23 des coûts du stock d'équipements au 31 décembre 2011 (montant projeté de
 24 113,3 M\$).

25 **R5.3**
 26 **Un aperçu de la répartition du coût projeté par types d'équipements en**
 27 **stock au 31 décembre des années 2011 à 2016 est présenté au tableau**
 28 **R5.3. Cet horizon correspond à celui de trois à cinq ans de la planification**
 29 **des approvisionnements auprès des fabricants, tel que mentionné aux**
 30 **lignes 24 et 25 de la page 12 de la pièce HQT-4, Document 4.**

31 **Tableau R5.3**

Équipements stratégiques en stock						
Coûts au 31 décembre - M\$	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016*
Transformateurs et inductances	77,7	101,9	71,6	64,0	60,0	56,0
Disjoncteurs et sectionneurs	29,6	28,2	26,7	24,0	23,0	22,0
Autres	6,0	14,7	14,4	13,0	12,0	12,0
	113,3	144,8	112,7	101,0	95,0	90,0
Proportion des investissements** - %	7,8%	7,7%	5,3%	5,1%	4,2%	3,9%
* Hypothèse : La répartition du coût total par type d'équipement est fondée sur la projection de 2013.						
** Selon le tableau 9 de la pièce HQT-9, Document 1.						

32

1 **5.4** En se référant aux données projetées soumises par le Transporteur en réponse à la
 2 question 1.3 (**sic**), veuillez présenter l'impact sur les revenus requis (selon les
 3 composants Rendement à la base de tarification et Dépenses nécessaires à la
 4 prestation de service), ainsi que l'impact sur le tarif.

5 **R5.4**

6 **Le Transporteur tient à rappeler que sa proposition vise la création d'un**
 7 **compte de frais reportés hors base et que par conséquent, il n'y a aucun**
 8 **impact sur la composante Rendement sur la base de tarification des**
 9 **revenus requis.**

10 En se référant aux informations fournies en réponse à la question 5.3, les
 11 impacts à la marge sur la composante *Dépenses nécessaires à la*
 12 *prestation du service* des revenus requis et sur le tarif, toutes choses
 13 demeurant égales par ailleurs, par rapport au tarif annuel 2012 de
 14 72,21 \$/kW/an révisé le 12 décembre 2011 suite à la mise à jour du coût
 15 moyen pondéré du capital, sont les suivants :

- 16 ▪ 2013 : 2,8 M\$, soit 0,07 \$/kW/an sur le tarif annuel ou 0,1 %
- 17 ▪ 2014 : 4,8 M\$, soit 0,11 \$/kW/an sur le tarif annuel ou 0,2 %
- 18 ▪ 2015 : 6,6 M\$, soit 0,16 \$/kW/an sur le tarif annuel ou 0,2 %
- 19 ▪ 2016 : 8,4 M\$, soit 0,20 \$/kW/an sur le tarif annuel ou 0,3 %

20 L'impact à la marge sur le tarif annuel est présenté à titre indicatif compte
 21 tenu que d'autres paramètres, dont l'évolution des besoins de transport,
 22 pourraient avoir des effets sur le tarif pour ces années.

23 Par ailleurs, la tendance de ces impacts à la marge sera à la baisse du fait
 24 de la diminution progressive du niveau moyen des stocks, que l'on
 25 anticipe à compter de 2014.

26 Le détail de ces impacts à la marge sur les revenus requis 2013 à 2016 est
 27 présenté au tableau R5.4.

28 **Tableau R5.4**

	Équipements stratégiques en stock* (M\$)	Millésime de rendement (M\$)	Impacts sur les revenus requis (M\$)			
			Dépenses nécessaires à la prestation du service**			
			2013	2014	2015	2016
2011***	69,7	5,0	1,1	1,1	1,2	1,3
2012	129,1	8,8	1,7	1,9	2,0	2,2
2013	128,8	8,8		1,8	1,9	2,0
2014	106,9	7,3			1,5	1,6
2015	98,0	6,7				1,3
			2,8	4,8	6,6	8,4

* Sauf pour l'année 2011**, la moyenne treize soldes de chaque année équivaut, de façon hypothétique, à la somme des soldes au début et à la fin d'une année divisée par 2.
 ** Les données tiennent compte du rendement sur les sommes imputées au compte de frais reportés.
 *** Selon les données du tableau R6.1 fourni dans la réponse à la question 6.1.

29

1 **5.5** Veuillez présenter une analyse de sensibilité des revenus requis établis en prenant
2 pour hypothèse un solde moyen de 100 M\$, et de 200 M\$ par année d'équipements
3 entreposés, à compter de 2012.

4 **R5.5**

5 Les analyses de sensibilité à compter de 2012 selon les hypothèses de
6 soldes moyens de 100 M\$ et de 200 M\$ en 2011 sont présentées aux
7 tableaux R5.5-1 et R5.5-2. Sur un horizon de 5 ans, l'écart entre l'impact
8 sur les revenus requis d'un solde moyen annuel hypothétique de 100 M\$ et
9 celui d'un solde moyen hypothétique de 200 M\$ à compter de 2012 passe
10 d'une hausse de l'ordre de 1,3 M\$ (3,8 M\$ - 2,5 M\$) en 2013 à une hausse
11 de l'ordre de 6,0 M\$ (13,4 M\$ - 7,4 M\$) en 2016.

12 **Tableau R5.5-1**

Rendement annuel à compter de l'année 2012					
Hypothèses		. Moyenne treize (13) soldes des stocks : 100 M\$. Millésime de rendement : 100 M\$ x 6,838 %* = 6,8 M\$			
Compte des frais reportés hors base - imputations annuelles					
Année	Solde au début	Ajout/retrait	Rendement* au taux de 6,838%	Disposition aux revenus requis	Solde à la fin
0	0	6,8			6,8
1	6,8		0,4	-1,4	5,8
2	5,8		0,3	-1,4	4,7
3	4,7		0,2	-1,6	3,4
4	3,4		0,1	-1,7	1,8
5	1,8		0,0	-1,8	0,0
		6,8	1,0	-7,8	
Impacts sur les revenus requis					
Revenus requis - dépenses nécessaires à la prestation du service					
Millésime de rendement	2012	2013	2014	2015	2016
2011**	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3
2012		1,4	1,4	1,6	1,7
2013			1,4	1,4	1,6
2014				1,4	1,4
2015					1,4
2016					
	1,0	2,5	3,9	5,6	7,4
* Selon la pièce HQT-8, Document 2 ** Selon les données du tableau R6.1 fourni dans la réponse à la question 6.1.					

13

1

Tableau R5.5-2

Rendement annuel à compter de l'année 2012					
Hypothèses					
. Moyenne treize (13) soldes des stocks : 200 M\$					
. Millésime de rendement : 200 M\$ x 6,838 %* = 13,7 M\$					
Compte des frais reportés hors base - imputations annuelles					
Année	Solde au début	Ajout/retrait	Rendement au taux de 6,838%	Disposition aux revenus requis	Solde à la fin
0	0	13,7			13,7
1	13,7		0,7	-2,7	11,7
2	11,7		0,6	-3,0	9,3
3	9,3		0,4	-3,1	6,6
4	6,6		0,2	-3,3	3,6
5	3,6		0,0	-3,6	0,0
		13,7	2,0	-15,7	
Impacts sur les revenus requis					
Revenus requis - dépenses nécessaires à la prestation du service					
	2012	2013	2014	2015	2016
Millésime de rendement					
2011**	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3
2012		2,7	3,0	3,1	3,3
2013			2,7	3,0	3,1
2014				2,7	3,0
2015					2,7
2016					
	1,0	3,8	6,8	10,0	13,4
* Selon la pièce HQT-8, Document 2					
** Selon les données du tableau R6.1 fourni dans la réponse à la question 6.1.					

2

1 **6. Référence :** Pièce B-0015, HQT-4, document 4, pages 13.

2 **Préambule :**

3 Selon le Transporteur, le tableau 1 illustre, la proposition du Transporteur pour le rendement
4 du millésime 2011 et son impact sur les revenus requis des cinq années suivantes. Le
5 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\$					
<i>1er janvier 2011</i>	<i>31 janvier 2011</i>	<i>28 février 2011</i>	<i>31 mars 2011</i>	<i>30 avril 2011</i>	<i>31 mai 2011</i>
<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
<i>30-juin 2011</i>	<i>31 juillet 2011</i>	<i>30 août 2011</i>	<i>30 septembre 2011</i>	<i>31 octobre 2011</i>	<i>30 novembre 2011</i>
<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>	<i>Projeté</i>
73,1	73,1	73,1	62,2	62,2	62,2
<i>31-déc 2011</i>	Moyenne 2011				
<i>Projeté</i>	Projetée				
113,3	69,7				
Note 2 : Ajustement à venir lié à la moyenne treize soldes fondée sur des données réelles.					

6

7 Selon le Transporteur, le tableau 2 illustre, en posant l'hypothèse d'un solde moyen de
8 60 M\$ par année d'équipements entreposés à compter de 2012, un impact sur les revenus
9 requis de l'année 2016 après cinq années d'activités ayant généré cinq millésimes de
10 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

1

2 **Demandes :**

3 **6.1** Veuillez fournir un tableau Excel présentant les formules et le détail des calculs
4 soumis par le Transporteur pour l'ensemble du tableau 1 du préambule.

5 **R6.1**

6 **Par courtoisie, le Transporteur dépose le fichier Excel demandé.**

7 **Le Transporteur prie la Régie de noter que pour en améliorer la**
8 **comparabilité, le taux de rendement 2012 à 2015 a été révisé à 6,838 %,**
9 **conformément à la pièce HQT-8, Document 2 déposée le 12 décembre 2011**
10 **suite à la mise à jour du coût moyen pondéré du capital, ce que reflète le**
11 **tableau R6.1.**

1
2

Tableau R6.1
Illustration révisée du rendement du millésime 2011

Millésime de rendement 2011					
Hypothèses					
<ul style="list-style-type: none"> • Moyenne treize (13) soldes mensuels des stocks : 69,7 M\$ (note 1) • Taux de rendement: 2011: 7,205 %; années suivantes : taux révisé demandé: 6,838 % • 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)	0,27	-1,00	4,3
2013	4,3		0,22	-1,07	3,4
2014	3,4		0,16	-1,14	2,4
2015	2,4		0,08	-1,22	1,3
2016	1,3		0,00	-1,30	0,0
		5,0	0,73	-5,73	
Note 1 - M\$					
1er janvier 2011	31 janvier 2011	28 février 2011	31 mars 2011	30 avril 2011	31 mai 2011
réel	réel	réel	réel	réel	Projeté
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
Projeté	Projeté	Projeté	Projeté	Projeté	Projeté
73,1	73,1	73,1	82,2	82,2	82,2
31-déc 2011	Moyenne 2011				
Projeté	Projetée				
113,3	69,7				
Note 2					
Ajustement à venir lié à la moyenne treize soldes fondée sur des données réelles.					

3

4 **6.2** Au tableau 1 du préambule, veuillez indiquer si la colonne « Disposition aux revenus
5 requis » sert à comptabiliser l'amortissement du compte de frais reporté (CFR) de
6 5,0 M\$ sur une période de 5 ans. Le cas échéant, veuillez expliquer pourquoi les
7 montants annuels indiqués à cette colonne ne correspondent pas à des valeurs
8 équivalentes, et pourquoi l'amortissement annuel ne devrait pas être de l'ordre de
9 1,0 M\$ par année.

10 **R6.2**

11 Le Transporteur confirme que la colonne « *Disposition aux revenus*
12 *requis* » sert à comptabiliser l'amortissement du compte de frais reportés
13 sur une période de 5 ans. Les montants annuels diffèrent de 1,0 M\$ par
14 année en raison de la prise en compte du rendement imputé sur le solde
15 résiduel annuel du compte de frais reportés, tel que mentionné dans la
16 proposition du Transporteur aux lignes 17 et 18 de la page 12 de la pièce
17 HQT-4, Document 4. Le fichier Excel fourni par courtoisie en réponse à la
18 question 6.1 comporte les formules mathématiques utilisées à cette fin.

1 **6.3** Veuillez expliquer en détail ce que vise à illustrer le tableau 2 au préambule.

2 **R6.3**

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

4 **6.4** Veuillez fournir un tableau Excel présentant les formules et le détail des calculs
5 soumis par le Transporteur pour la colonne « Disposition aux revenus requis » du
6 tableau 2.

7 **R6.4**

8 **Par courtoisie, le Transporteur dépose le fichier Excel demandé.**

9 **Le Transporteur rappelle qu'une des hypothèses utilisées aux fins de la**
10 **détermination des valeurs présentées au tableau 2 comporte la mention**
11 **suivante : « Aux fins de l'illustration, le montant de 0,9 M\$ ne tient pas compte du**
12 **rendement sur les sommes comptabilisées au compte hors base. » [Nous**
13 **soulignons]**

14 **La prise en compte du rendement sur les sommes comptabilisées au**
15 **compte de frais reportés hors base, selon le taux de rendement révisé de**
16 **6,838 % présenté à la pièce HQT-8, Document 2, produit un impact de**
17 **4,9 M\$ sur les revenus requis de 2016, tel qu'illustré au tableau R6.4 :**

18 **Tableau R6.4**

Hypothèses					
. Moyenne treize (13) soldes des stocks à compter de 2012 : 60 M\$					
. Millésime de rendement annuel à compter de 2012 : 60 M\$ X 6,838 %* = 4,1 M\$					
Compte des frais reportés hors base - imputations annuelles pour chaque millésime de rendement					
Année	Solde au début	Ajout/retrait	Rendement* au taux de 6,838%	Disposition aux revenus requis	Solde à la fin
0	0	4,1			4,1
1	4,1		0,2	-0,8	3,5
2	3,5		0,2	-0,9	2,8
3	2,8		0,1	-0,9	2,0
4	2,0		0,1	-1,0	1,1
5	1,1		0,0	-1,1	0,0
		4,1	0,6	-4,7	
Impacts sur les revenus requis					
Revenus requis - dépenses nécessaires à la prestation du service					
	2013	2014	2015	2016	
Millésime de rendement					
2011**	1,1	1,1	1,2	1,3	
2012	0,8	0,9	0,9	1,0	
2013		0,8	0,9	0,9	
2014			0,8	0,9	
2015				0,8	
	1,9	2,8	3,8	4,9	
* Selon la pièce HQT-8, Document 2					
** Selon les données du tableau R6.1 fourni dans la réponse à la question 6.1.					

19

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

4 **Préambule :**

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

14 (...)

15 *Le Transporteur est par ailleurs d'avis que ce coût de financement fait partie des dépenses*
16 *nécessaires à la prestation du service d'une année donnée dans la mesure où il peut*
17 *raisonnablement être associé à des mises en service réalisées dans cette année. C'est la*
18 *raison pour laquelle le Transporteur propose une période de disposition sur cinq ans car, tel*
19 *que mentionné à la page 12 de la pièce HQT-4, Document 4 « le Transporteur estime que les*
20 *stocks d'équipement détenus au cours d'une année donnée sont susceptibles d'être inclus*
21 *dans les coûts de projets d'investissements qui seront mis en service au cours des cinq*
22 *années suivantes »*, soit au cours des années où l'avantage ponctuel pour la clientèle est
23 *susceptible d'être consommé.*
24 [nous soulignons]

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

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

36 (iii) « *2. La période de 5 ans proposée par le Transporteur est beaucoup trop longue et*
37 *implique des coûts d'entreposage et d'entretien qu'il y a généralement lieu d'éviter à l'heure*
38 *où toutes les entreprises cherchent à s'approvisionner selon le principe de la livraison des*
39 *biens « just in time ». »* [nous soulignons]

1 **Demandes :**

2 **7.1** Veuillez justifier davantage la demande du Transporteur visant à comptabiliser le
3 rendement associé aux équipements stratégiques dans un CFR amorti sur 5 ans, en
4 tenant compte des affirmations du Transporteur à la référence (i) et en expliquant
5 comment le Transporteur disposera de ce compte si un ou des équipements
6 stratégiques ne sont pas retenus pour un projet.

7 **R7.1**

8 **Tel que mentionné aux lignes 24 et 25 de la page 12 de la pièce HQT-4,**
9 **Document 4 :**

10 *« La planification des approvisionnements en équipement de projet et les*
11 *démarches auprès des fabricants ont généralement lieu sur un horizon de*
12 *trois à cinq ans ».*

13 Cet horizon associé à la planification globale des besoins et des
14 engagements afférents excède celui associé à la planification spécifique
15 des dates de livraison d'équipements aux chantiers qui en feront l'usage,
16 d'où leur coïncidence imparfaite et la nécessité de constituer prudemment
17 un stock d'équipements stratégiques.

18 Par ailleurs, le Transporteur rappelle que les projets inscrits aux
19 immobilisations en cours comprennent des frais financiers capitalisés
20 encourus durant la période de leur construction. La mise en service de ces
21 immobilisations leur confère le caractère d'utilité à l'exploitation du réseau
22 de transport. Une charge d'amortissement annuelle est alors inscrite aux
23 dépenses nécessaires à la prestation du service et se poursuit jusqu'à la
24 fin de leur durée de vie utile.

25 Cette charge d'amortissement, qui comprend donc une part du coût de
26 financement capitalisé, représente l'avantage annuel consommé par la
27 clientèle lié au service rendu par les immobilisations. Dans ce contexte,
28 l'élément déclencheur d'une inclusion d'un coût de financement dans les
29 dépenses nécessaires à la prestation du service d'une année donnée est la
30 consommation par la clientèle d'un avantage lié à l'utilisation de l'actif.

31 Le but ultime du processus d'approvisionnement en actifs stratégiques
32 mis en place par le Transporteur est de procurer à la clientèle l'avantage
33 ponctuel d'une mise en service à temps (débuter à temps l'utilisation d'un
34 actif) au cours d'une année donnée. Puisqu'il a l'assurance que ses
35 équipements en stock au cours d'une année seront attribués à des projets
36 d'investissement qui seront mis en service au cours des 5 années
37 suivantes, le Transporteur soumet que les avantages ponctuels découlant
38 de leur mise en service à temps seront consommés par la clientèle au
39 cours de cette même période, justifiant ainsi une inclusion de leur coût de
40 financement dans les dépenses nécessaires à la prestation du service au
41 cours de cette période.

42 Enfin, le Transporteur a la certitude que tous les équipements en stock
43 seront tous attribués à des futurs projets d'investissement. C'est pour
44 cette raison qu'il n'envisage aucune circonstance où des équipements ne
45 seraient pas attribués à des projets et de ce fait, ne considère pas utile
46 d'établir à cette fin des modalités particulières de disposition du compte
47 de frais reportés.

1 **7.2** Veuillez commenter les positions de l'ACEFQ et de l'AQCIE-CIFQ aux références
2 (ii) et (iii).

3 **R7.2**

4 **Commentaires sur la position de l'ACEFQ**

5 Le Transporteur est d'avis que l'ACEFQ n'exprime que son désaccord avec
6 sa proposition, ne donne aucun motif de son irrecevabilité et ne met
7 aucunement en relief les risques évités grâce à la stratégie
8 d'approvisionnement du Transporteur, laquelle comporte des coûts de
9 financement nécessaires à son succès qui doivent être équitablement
10 partagés avec la clientèle qui en bénéficie.

11 En supposant que lorsque l'ACEFQ opine que « *de passer dans le revenu*
12 *requis le rendement placé dans le compte, dès la première année de la livraison*
13 *de l'actif stratégique ne respecte pas la décision de la Régie* », elle considère
14 que cette livraison correspond à celle effectuée au chantier, soit au projet
15 d'investissement en cours de réalisation, le Transporteur juge au contraire
16 que sa proposition est conforme à la décision D-2011-039, qui indique au
17 paragraphe 281 :

18 « *La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs*
19 *stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation.* »

20 En effet, la proposition du Transporteur a pour effet d'inclure le rendement
21 imputé à ce compte aux revenus requis de la période des mises en service
22 anticipées des projets visés. Elle n'a pas pour résultat d'inclure dans les
23 revenus requis d'une année donnée le rendement imputé au compte dès la
24 première année de la livraison au chantier.

25 **Commentaires sur la position de l'AQCIE-CIFQ**

26 Avant d'avoir pris connaissance de la réponse du 13 janvier 2012 de cet
27 intervenant à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1
28 que la Régie lui avait adressée, le Transporteur était d'avis que la
29 déclaration de l'AQCIE-CIFQ, qui selon la compréhension du Transporteur
30 considérait la période de disposition ou d'amortissement de 5 ans comme
31 étant beaucoup trop longue, constituait un énoncé d'opinion, un
32 « *commentaire* » comme le précise l'intervenant dans sa réponse précitée,
33 ne reposant sur aucune analyse comparative valable. Le Transporteur est
34 toujours du même avis.

35 En effet, l'AQCIE-CIFQ omet volontairement de considérer un élément
36 distinctif important que la preuve du Transporteur a mis en évidence, à
37 savoir que toutes les entreprises, que l'intervenant n'a pas identifié de
38 façon spécifique ou générique selon leur domaine d'activités, n'affrontent
39 pas les mêmes problématiques que le Transporteur en matière
40 d'approvisionnement d'équipements stratégiques voués à l'assurance
41 d'un service de transport d'électricité d'une importance aussi grande que
42 le sien. Rappelons une fois encore que le Transporteur réalise à cette fin,
43 contrairement à toutes les entreprises, des projets d'investissement
44 pluriannuels, lesquels nécessitent la construction, par des fabricants
45 hautement spécialisés et en très petit nombre, d'équipements de haut
46 calibre, ceci également sur de longues périodes. La prudence exige donc

1 qu'il tienne compte de cette réalité dans sa démarche d'acquisition pour
2 assurer *juste à temps* à sa clientèle le service qu'elle requiert.

3 Comme il le mentionne en réponse à la question 7.1, le Transporteur
4 réitère à cet effet qu'il a la certitude que les équipements en stock au cours
5 d'une année donnée seront attribués à des futurs projets d'investissement
6 qui seront mis en service au cours des 5 années suivantes. Ainsi, une
7 période de disposition plus courte ne reflèterait pas cette réalité, ce
8 pourquoi elle n'est pas envisagée.

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

10 **Préambule :**

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

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

19 (...)

20 *L'AQCIE et le CIFQ sont d'avis qu'en principe aucun rendement ne devrait être accordé*
21 *avant la mise en service des équipements. Les seules exceptions à cette règle qui pourraient*
22 *leur être acceptables viseraient les cas spécifiques où des équipements seraient acquis à une*
23 *date hâtive pour des motifs d'économie et d'efficacité devant être démontrés et quantifiés. »*
24 [nous soulignons]

25 **Demandes :**

26 **8.1** Veuillez présenter des modalités d'application et fournir un exemple chiffré de la
27 proposition émise par l'AQCIE-CIFQ, soit celle d'accorder un rendement portant sur
28 des équipements spécifiques, dont la demande serait formulée au moment de leur mise
29 en service. Selon l'AQCIE-CIFQ, cette situation serait acceptable dans des cas
30 exceptionnels, tels que des équipements qui seraient acquis à une date hâtive, ou pour
31 des motifs d'efficacité.

32 **R8.1**

33 **La première partie de cette question adressée au Transporteur vise la**
34 **preuve, plus ou moins explicite et insuffisamment appuyée, déposée par**
35 **l'intervenant AQCIE-CIFQ, dont la responsabilité de sa justification lui**
36 **incombe entièrement, particulièrement en ce qui concerne les modalités**
37 **d'application et les calculs qui en découleraient. À cet effet, le**
38 **Transporteur a constaté que les énoncés de cet intervenant comportaient**
39 **plusieurs inconnues avant que la Régie lui adresse la même question dans**
40 **sa demande de renseignements numéro 1, question 1.2.**

1 Comme le démontre la réponse du 13 janvier 2012 de cet intervenant, à la
2 question 1.2 précitée, celui-ci est incapable de soutenir ce qu'il avance en
3 termes d'application et d'exemple chiffré de cette dernière.

4 D'ailleurs, dans cette réponse, l'intervenant reconnaît implicitement la
5 pertinence de la demande du Transporteur, lorsqu'il déclare qu'il revient à
6 ce dernier « *de proposer une procédure appropriée et des critères spécifiques* »,
7 ce que le Transporteur a fait, soit d'établir essentiellement :

- 8 ▪ Le niveau d'équipements entreposés annuellement ;
- 9 ▪ Le niveau moyen de stockage d'équipements à l'aide de la moyenne
10 des 13 soldes ;
- 11 ▪ Le rendement associé à ce niveau moyen, en fonction du coût
12 moyen pondéré du capital autorisé par la Régie ;
- 13 ▪ La période d'amortissement de ce rendement en fonction de
14 l'intégration de ces équipements à des mises en service de projets,
15 soit de 1 à 5 ans suivant leur entreposage.

16 De plus, le Transporteur, contrairement à la prétention de l'intervenant à
17 l'effet qu'il se constitue un « *bar ouvert* » en entreposant ainsi des
18 équipements stratégiques, fait plutôt preuve d'une démarche sobre et
19 responsable. L'aperçu des niveaux d'équipements présenté en réponse à
20 la question 5.3 illustre d'ailleurs le rapprochement progressif que le
21 Transporteur accomplira entre les stocks d'équipements stratégiques et
22 leur intégration à des projets d'investissement futurs.

23 Sachant que la gestion de ces approvisionnements repose sur un système
24 de gestion des stocks déjà en place plutôt que de nécessiter une
25 modification majeure à son système de gestion des projets
26 d'investissements, le Transporteur voit plusieurs difficultés à l'approche
27 préconisée par cet intervenant, soit :

- 28 ▪ Nécessité de mettre en place et d'opérer un nouveau système ou
29 mécanisme permettant de capter, de calculer et de suivre l'évolution
30 d'un montant de rendement pour chaque équipement, avec les
31 coûts qui en découleraient ;
- 32 ▪ Nécessité d'établir les modalités d'une demande d'inclusion dans
33 les revenus requis de chaque montant obtenu au moment projeté
34 de la mise en service de chaque équipement visé ;
- 35 ▪ Nécessité de rendre compatible ce traitement avec les principes
36 réglementaires et le processus associé à l'autorisation d'une
37 demande tarifaire (ex : dépôt vers le 1^{er} août d'une année de base
38 des projections d'ajouts de ces rendements aux dépenses
39 nécessaires à la prestation du service de façon synchronisée aux
40 projections des mises en service ajoutées à la base de tarification
41 jusqu'à la fin de l'année témoin projetée) ;
- 42 ▪ Nécessité d'établir les modalités complémentaires d'une demande
43 d'inclusion dans les revenus requis s'il n'est pas possible
44 d'associer certains équipements à des mises en service projetées
45 au moment du dépôt d'une demande tarifaire (ex : création,

1 rendement et disposition de montants à une année tarifaire
2 subséquente) ;

- 3 ▪ Nécessité de traiter les écarts qui auraient été causés par des
4 réallocations d'équipements entre différentes mises en service
5 projetées.

6 Le Transporteur ne s'avance pas à tenter d'évaluer l'application de ce type
7 de modalités pour les centaines d'équipements individuels qui seront
8 entreposés à différentes dates et attribués à différents projets comportant
9 différentes dates de mise en service. Il lui apparaît évident qu'il est plus
10 simple et moins coûteux d'adopter l'approche globale qu'il propose, qui
11 favorise l'allègement du processus réglementaire contrairement à la
12 proposition de cet intervenant.

13 Contrairement à la prétention de l'intervenant, la proposition du
14 Transporteur ne vise pas à « contourner » les IFRS ni à créer un « régime
15 dérogatoire » mais plutôt à ce que lui soit accordé un traitement équitable
16 pour l'exécution de sa démarche d'optimisation de la chaîne
17 d'approvisionnement.

18 **8.2** Veuillez proposer un traitement réglementaire pour les stocks d'équipement qui, le cas
19 échéant, ne seraient inclus dans aucun projet d'investissement (qui auraient été acquis
20 inutilement) et pour lesquels le Transporteur assumerait une perte lors de la
21 disposition de ces « surplus d'actifs ».

22 **R8.2**
23 **Voir la réponse à la question 7.1.**

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

25 **Préambule :**

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

27 • *Les équipements stratégiques dont le rendement relatif à leur période de détention en*
28 *entrepôt sera reflété au compte de frais reportés seront intégrés avec certitude à des*
29 *projets du Transporteur, lesquels seront autorisés par la Régie; [nous soulignons]*

30 • *Le Transporteur encourt des frais de financement alors que l'équipement visé est en*
31 *entrepôt au cours de la phase 1 plus amplement décrite dans la réponse à la question*
32 *8.1;*

33 • *Après la période de détention en entrepôt, soit à la phase 2 plus amplement décrite dans*
34 *la réponse à la question 8.1, il y a nécessairement une attribution d'équipements*
35 *stratégiques à des projets d'investissements autorisés par la Régie conformément aux*
36 *dispositions de la LRÉ;*
37 *(...) »*

1 **Demande :**

2 **9.1** La Régie comprend qu'un actif transféré vers un chantier sera attribué à ce moment à
3 un projet d'investissement. Cependant, la Régie cherche à comprendre de quelle
4 manière un actif stratégique peut être jugé utile au sens de la Loi, dès son entreposage
5 suite à la réception dudit actif des manufacturiers.

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

11 **R9.1**

12 **En ce qui concerne la première partie de la présente question, le**
13 **Transporteur renvoie la Régie à sa réponse à la question 7.1, où il précise**
14 **que le but ultime du processus d'approvisionnement en actifs stratégiques**
15 **qu'il a mis en place est de procurer à la clientèle l'avantage ponctuel d'une**
16 **mise en service à temps et que les avantages ponctuels en découlant**
17 **seront consommés par la clientèle au cours de la période de 5 ans qu'il**
18 **propose d'utiliser pour inclure le coût de financement associé à leur**
19 **entreposage dans les dépenses nécessaires à la prestation du service. C'est au cours de cette période précitée de 5 ans que le rendement associé**
20 **à des mises en service d'actifs stratégiques utiles à l'exploitation du**
21 **réseau de transport sera reconnu comme une dépense nécessaire à la**
22 **prestation du service.**
23

24 **Le Transporteur croit que la Régie a reconnu au paragraphe 279 de sa**
25 **décision D-2011-039 le bien-fondé de sa stratégie d'approvisionnement en**
26 **actifs stratégiques en s'appuyant sur le cadre réglementaire qui réfère,**
27 **entre autres, aux concepts d'amélioration de la performance, de**
28 **satisfaction des besoins des clients et de qualité du service. Les**
29 **acquisitions d'actifs stratégiques n'ont qu'une seule utilité, soit de**
30 **desservir efficacement la clientèle du Transporteur.**

31 **Le processus d'acquisition mis en place par le Transporteur vise**
32 **particulièrement à donner une réponse adéquate aux besoins des clients,**
33 **soit des mises en service d'équipements stratégiques aux moments**
34 **requis, ce que la réglementation de ses tarifs devrait refléter. Comme**
35 **indiqué ci-haut, le coût de financement engendré par l'entreposage de ces**
36 **équipements stratégiques ne sera reflété dans le coût du service qu'au**
37 **cours de la période de 5 ans correspondant à leur mise en exploitation,**
38 **d'où son utilité alors reconnue.**

39 **Le cadre réglementaire doit être interprété et appliqué en prenant en**
40 **considération un traitement équitable du Transporteur ainsi que la réalité**
41 **de ses activités dans leur ensemble, qui tendent vers des objectifs**
42 **majeurs, soit de répondre aux besoins de ses clients en temps utile ainsi**
43 **que de maintenir et accroître la qualité du service de transport.**

44 **Avec égards, les mentions qui se retrouvent au premier alinéa de**
45 **l'article 49 de la LRÉ ne devraient pas faire l'objet d'une interprétation qui**
46 **tende à exclure la considération de facteurs pertinents, tels l'évolution des**

1 règles et des décisions de la Régie, les objectifs de la LRÉ, les
2 conséquences de ne pas retenir la proposition de création de ce compte
3 de frais reportés hors base et le traitement équitable du Transporteur.

4 Quant à la seconde partie de la présente question, le Transporteur, lors de
5 la réception d'équipements des manufacturiers, en associe certains à des
6 futurs projets d'investissement spécifiques tandis que d'autres le seront
7 ultérieurement, vu leur normalisation et leur flexibilité d'attribution à
8 plusieurs projets dont la programmation sera précisée dans le cours
9 normal de gestion des projets d'investissement.