
**RÉPONSE DE L'AQCIE ET DU CIFQ À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENT NO. 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE RELATIVE AU TARIF/TRANSPORT 2012**

- 1. Références :**
- (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, page 2;
 - (ii) Pièce B-0057, HQT-13, document 1, page 24.

Préambule :

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

1. 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.

2. La période de cinq 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 bien « just in time ».

3. La proposition du Transporteur réclame un rendement calculé à partir du 1er janvier 2011, ce qui constitue une manière détournée d'obtenir ce qui lui a été refusé l'an dernier par la décision D-2011-039.

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. »

(ii) « 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]

Demande:

1.1 L'AQCIE-CIFQ affirme qu'une période de 5 ans, tel que proposée par le Transporteur, est trop longue. Veuillez suggérer et justifier d'autres alternatives de traitements, le cas échéant.

Réponse

La période de 5 ans à laquelle réfèrent l'AQCIE et le CIFQ n'est pas celle qui est proposée pour la disposition d'un solde de fin d'année calculé de la manière prévue à la section 3.2.1 de HQT-4, doc. 4 (à la page 12).

Il s'agit plutôt de la période de 5 ans indiquée par le Transporteur comme étant celle commençant à la réception des équipements stratégiques aux entrepôts et prenant fin lors de leur mise en service.

(Nous ne sommes pas étonnés de la confusion engendrée par notre bref commentaire rapporté à la référence (i) car la mention d'une période de 5 ans se retrouve à de nombreux endroits de la preuve du transporteur et vise des réalités fort diverses, tel qu'il appert des extraits suivants de cette preuve :

- « *Gel de spécifications pour une période de 5 ans* » (HQT03, doc. 1, p. 21, ligne 19);
- « *négociation de prix pour une période de 3 à 5 ans* » (HQT-3, doc. 1, p. 21, ligne 20 et HQT-4, doc. 4, p. 8, ligne 5; aussi HQT-4, doc. 4, p. 12, lignes 24 et 25);
- « *détermination en continu sur cinq ans des besoins d'équipement* » (HQT-4, doc. 4, p. 7, ligne 19);
- disposition du montant inscrit au CFR sur une période de 5 ans (HQT-4, doc. 4, p. 12, lignes 14 à 16 et section 3.2.3. du même document, aux pages 13 et 14);
- « *les stocks d'équipement détenus au cours d'une année sont susceptibles d'être inclus dans le coût des projets d'investissement qui seront mis en service au cours des cinq années suivantes* » (HQT-4, doc. 4, p. 12, lignes 26 à 29).

Notre commentaire était donc à l'effet qu'il est totalement déraisonnable de réclamer un rendement sur de l'équipement entreposé pendant des périodes pouvant être très longues alors que les meilleures pratiques dans l'industrie visent la livraison « *juste à temps* » au chantier et

non à un entrepôt pour mise en attente. À cet égard, la preuve du demandeur est susceptible d'engendrer la confusion, particulièrement lorsqu'elle présente sa politique comme constituant la mise en application de la notion de « *juste à temps* »: « *L'objectif global du Transporteur est de disposer d'une chaîne d'approvisionnement « juste à temps » (« just in time ») adaptée à la réalité du transport d'électricité.* (HQT-4, doc. 4, p. 8, lignes 9 et 10). En réalité, le Transporteur vise exactement l'inverse de l'idée véhiculée par la notion de « *just in time* ». Dans l'industrie on vise la réception de l'équipement au chantier « *juste à temps* » pour pouvoir l'installer dès qu'il est payé et éviter ainsi de supporter le coût du capital sur un bien non utilisé. Ce que le Transporteur propose, c'est d'acquérir de l'équipement longtemps à l'avance, puis de faire supporter le coût du capital par sa clientèle, pendant des périodes pouvant être très longues, jusqu'à ce que le bien soit éventuellement requis sur un chantier, auquel cas il est bien certain que l'équipement sera disponible « *à temps* », mais certainement pas « *juste à temps* ».

Demande :

- 1.2 Veuillez présenter des modalités d'application suite 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.

Réponse

Notre position était plus précisément que nous pourrions être ouverts à l'idée de faire exception à la règle (selon laquelle il ne doit pas y avoir de rendement sur l'équipement en entrepôt) uniquement dans « *les cas spécifiques où des équipements seraient acquis à une date hâtive (i.e. livrés avant qu'ils soient requis sur le chantier) pour des motifs d'économie et d'efficacité devant être démontrés et quantifiés* ».

Nous rappellerons d'abord que ni les PCGR ni les IFRS ne permettent de capitaliser les frais financiers relatifs à l'entreposage comme le signale le Transporteur aux pages 8, 9 et 11 de la pièce HQT-4, doc. 4. Ce qu'il recherche en conséquence, c'est une manière d'obtenir un rendement malgré les règles comptables. Il aurait pu le faire en demandant une dérogation aux règles statutaires en vue d'obtenir que ses coûts capitalisés, généralement amortissables sur de longues périodes – typiquement quelque 40 ans –, soient augmentés d'un montant représentant le rendement pendant l'entreposage. Il a plutôt choisi de le faire en demandant la création d'un traitement réglementaire particulier impliquant la création d'un CFR hors base dont la disposition se ferait sur une courte période.

À notre avis, quelle que soit la solution retenue pour contourner les exigences des référentiels comptables statutaires, il appartient au Transporteur de proposer une procédure appropriée et des critères spécifiques et à la Régie d'en décider. Minimale, nous sommes d'avis que devrait être écartée toute proposition visant l'obtention d'un rendement en raison du

seul fait qu'un équipement ferait l'objet d'un entreposage, ce qui constituerait bien évidemment un « *bar ouvert* » incitant le Transporteur à se prémunir contre toute difficulté d'approvisionnement, réelle ou simplement appréhendée, aux seuls frais des consommateurs, qui n'en tireraient vraisemblablement aucun avantage dans la plupart des cas.

Nous croyons qu'au contraire un rendement ne devrait être accordé que sur démonstration par le Transporteur :

- que l'acquisition prématurée d'un équipement donné a permis une réduction du coût d'achat supérieure au rendement demandé, ou
- que l'acquisition prématurée d'un équipement donné était nécessaire à la mise en service d'un projet à une date donnée et que le temps ainsi gagné procurera un avantage à la clientèle spécifiquement visée par la demande de rendement. À cet égard, nous attirons l'attention de la Régie sur l'affirmation suivante du Transporteur faite en réponse à la question 9.3 de sa DDR numéro 1: « *Le Transporteur soutient également que l'avantage d'une mise en service à temps est un avantage ponctuel pour la clientèle qui se consomme au moment de la mise en service et non un avantage qui se consomme au cours de la durée de vie utile d'équipements en exploitation par une charge d'amortissement de leur coût* ». Si cette prétention du Transporteur est fondée, il nous paraît aller de soi que c'est à lui qu'il devrait appartenir de démontrer dans chaque cas que les consommateurs présents au cours d'une année donnée vont réellement bénéficier de l'acquisition prématurée de l'équipement parce que cette acquisition aura été nécessaire pour permettre la mise en service dans les délais requis.

Nous sommes conscients que la preuve suggérée ne sera pas nécessairement facile à faire mais nous soumettons que c'est néanmoins celle qui est requise, pour que soit équitable, non seulement à l'égard du transporteur mais aussi à l'égard des consommateurs, le régime dérogatoire que recherche le Transporteur.

Nous ne sommes par ailleurs pas en mesure de proposer des ajustements à la proposition actuelle du Demandeur car elle nous paraît entièrement inacceptable.