

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^{ER} JANVIER 2012

**Réponses de l'Union des consommateurs (UC)
aux demandes de renseignements de la Régie
du 22 décembre 2011**

**Préparées par
Jean-François Blain, analyste externe**

Le 12 janvier 2012

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AMENDÉE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À UC RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

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

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0013, HQT-4, document 2, page 7;
 - (ii) Pièce C-UC-0014, page 13.

Préambule :

(i) « *Au paragraphe 131 de sa décision D-2011-039, la Régie précise que dans l'éventualité où un projet n'est pas autorisé avant la décision sur une demande tarifaire, elle accueille la proposition du Transporteur de modifier la règle existante et d'inscrire, dans un compte de frais reportés hors base, les montants afférents aux mises en service pris en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée.* » [nous soulignons]

(ii) « ***L'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.*** »

(iii) « ***Modalités de disposition du CFR***

1. Projets autorisés avant le dépôt d'une demande tarifaire subséquente à l'année témoin originale: Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la demande tarifaire subséquente.

2. Projets autorisés après le dépôt d'une demande tarifaire subséquente à l'année témoin originale: Le solde du compte de frais reportés hors base associé à ces projets est intégré en totalité aux revenus requis de l'année témoin projetée de la demande tarifaire subséquente lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par la Régie suite à sa décision préliminaire concernant cette demande tarifaire subséquente. »

Demandes :

- 1.1** Compte tenu que la Régie a déjà autorisé le CFR hors base relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés à la référence (i), veuillez expliquer votre position citée à la référence (ii).

Réponse 1.1

Tel qu'expliqué aux pages 12 et 13 de son mémoire du 6 décembre 2011 (C-UC 0014), l'Union des consommateurs (UC) en arrive à recommander le rejet de cette proposition du Transporteur parce qu'il s'agit d'une solution partielle.

Cette proposition permettrait au Transporteur de récupérer via un CFR les coûts associés à un projet d'investissement approuvé subséquemment à la décision finale d'un dossier tarifaire et encourus pendant l'année témoin originale dont ils auraient préalablement soustrait (par défaut d'autorisation en temps opportun).

UC n'est pas opposée à ce que le Transporteur récupère par l'entremise d'un CFR les coûts de cette nature qui auraient effectivement été encourus. Cependant, concernant les coûts associés aux projets d'investissements et aux mises en service du Transporteur, UC constate que les écarts récurrents entre les montants autorisés (prévus) et les coûts réels associés aux projets d'investissement ont contribué aux cours des dernières années aux écarts constatés entre les rendements sur la base de tarification autorisé et réel et que ces écarts ont également influencé la détermination des revenus requis sans possibilité de correction rétroactive. UC mentionne notamment les références suivantes à ce sujet : 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.

C'est pourquoi UC recommande subsidiairement à la Régie, parallèlement à la création du CFR proposé par HQT, d'envisager 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. Il nous apparaît que la création d'un tel compte d'écart est complémentaire à la demande de création d'un CFR soumise par HQT et qu'elle en est indissociable s'il s'agit de refléter dans les tarifs l'ensemble des coûts associés aux investissements de manière équitable dans tous les cas, tant pour le Transporteur que pour les utilisateurs du réseau de transport.

- 1.2** La Régie comprend que l'UC n'appuie pas la demande du Transporteur à la référence (iii).
Veuillez confirmer ou infirmer.

Réponse 1.2

Tel que mentionné à la réponse 1.1, UC n'appuie pas la proposition du Transporteur telle que soumise, non pas parce que la création d'un CFR telle que demandée serait déraisonnable, mais parce qu'il s'agit d'une solution qui ne corrige que certaines problématiques liées à la reconnaissance des coûts des investissements – à l'avantage du Transporteur – alors que d'autres aspects, notamment l'impact des écarts entre les investissements réels vs autorisés sur le rendement et la détermination des revenus requis, ne font l'objet d'aucune proposition, laissant perdurer une situation potentiellement au désavantage des clients.

CHARGE D'AMMORTISSEMENT

- 2. Références :**
- (i) Pièce C-UC-0014, page 17;
 - (ii) Texte des Tarifs et conditions, article 12A.2 et appendice J.

Préambule :

(i) « 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. »

(ii) Selon l'article 12A.2 et l'appendice J, les montants assumés par le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport découlant d'une croissance des besoins de services de point à point font l'objet d'un engagement de revenus provenant du client. Cet engagement peut prendre la forme d'une convention de service long terme, d'un engagement d'achat ou d'un remboursement.

Demande :

2.1 Veuillez expliquer comment les clients de la charge locale hériteront des coûts échoués liés à la mise hors service d'équipements de transport prévus pour une croissance des services de point à point qui ne se serait pas matérialisée (référence (i)) compte tenu de la garantie de revenus de point à point, selon la référence (ii).

Réponse 2.1

Dans le passage du mémoire de UC mentionné en référence, nous faisons une mise en garde à l'effet que la poursuite des investissements en croissance du réseau au niveau prévu par le Transporteur pour les prochaines années constitue un risque de surinvestissement par rapport à la croissance réelle des besoins des clients de charge locale.

Il ne s'agit donc pas de risques associés «à la mise hors service d'équipements de transport prévus pour une croissance des services de point à point qui ne se serait pas matérialisée », tel que suggéré dans la question. À cet égard, UC s'en remet à l'application stricte par la Régie des dispositions prévues à l'article 12A.2 et à l'annexe J du Texte des Tarifs et conditions.

Cette mise en garde s'inscrit dans l'ensemble des constats énoncés dans le mémoire de UC, à savoir : la croissance accélérée des investissements en croissance prévus par le Transporteur dans les prochaines années, la surévaluation apparente de la croissance des besoins de transport des clients de charge locale et l'inadéquation entre les deux.

Notamment, une proportion indéterminée des investissements prévus en croissance des besoins du réseau est associée au maintien et à l'amélioration du réseau pour satisfaire les besoins de l'ensemble de ses utilisateurs et ne peut pas être dans tous les cas attribuée spécifiquement ou associée à des ajouts de capacité requérant des engagements formels des clients de point à point.

Dans ce cas, les coûts d'un éventuel surinvestissement par rapport aux besoins réels de transport ferait augmenter indûment les charges d'amortissement et les tarifs au détriment de tous les utilisateurs du réseau de transport.