

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2008-019	R-3640-2007	15 février 2008
-------------------	--------------------	------------------------

PRÉSENTS :

M. Richard Carrier, B. Sc. (Écon.), M.A. (Écon.)
M^{re} Louise Rozon, B. Sc. soc., LL. L.
Mme Louise Pelletier, B.Sc. (Écon.), MBA
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

**Liste des intervenants dont les noms apparaissent à la page
suivante**

Intervenants

**Décision relative à la demande de modification des tarifs et
conditions des services de transport d'Hydro-Québec au
1^{er} janvier 2008**

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Energy Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe interconnexions et énergie Québec (GIEQ);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Option consommateurs (OC);
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

Observateur :

- Newfoundland and Labrador Hydro.

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	6
2.	RÉGLEMENTATION DE LA PERFORMANCE.....	8
2.1	Pertinence et rôle des indicateurs de performance	8
2.2	Les indicateurs de performance	11
2.3	Les cibles.....	19
2.4	Les objectifs corporatifs.....	20
2.5	Le balisage.....	21
2.6	La réglementation incitative.....	23
3.	PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONS COMPTABLES	24
3.1	Les principes réglementaires.....	24
3.2	Les conventions comptables	25
3.3	Modalités de disposition du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point.....	27
3.4	Établissement d'un compte de frais reportés pour la redevance au fonds vert..	32
4.	DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	33
4.1	Démarche d'efficiencia	33
4.2	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service	35
4.3	Charges nettes d'exploitation.....	36
4.3.1	Charges brutes directes	37
4.3.2	Charges de services partagés	43
4.3.3	Coûts capitalisés.....	48
4.3.4	Conclusion sur les charges nettes d'exploitation.....	50
4.4	AUTRES CHARGES.....	56
4.4.1	Achats de services de transport auprès de la Société de Transmission électrique Cedars Rapids Limitée (CRT) et d'Alcan.....	57
4.4.2	Achats d'électricité	59
4.4.3	Amortissement	59
4.4.4	Taxes	60
4.4.5	Autres revenus de facturation interne	60
4.5	Frais corporatifs, intérêts découlant du remboursement gouvernemental et facturation externe.....	61
5.	BASE DE TARIFICATION	62
5.1	Intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du transporteur et leur gestion.....	64
5.2	Immobilisations corporelles en exploitation	71

5.3	Actifs incorporels	71
5.4	Dépenses non amorties et autres actifs.....	72
5.5	Fonds de roulement réglementaire	72
5.6	Autorisations relatives aux mises en exploitation.....	72
5.7	Format des données sur les mises en exploitation	74
5.8	Modifications aux durées de vie utile	74
6.	COÛT DU CAPITAL	76
6.1	Structure de capital présumée et taux de rendement sur l'avoir propre.....	76
6.2	Coût de la dette.....	78
6.3	Taux de rendement sur la base de tarification.....	83
6.4	Coût en capital prospectif.....	84
7.	REVENU REQUIS	84
8.	COMMERCIALISATION.....	86
8.1	Prévision des besoins et revenus des services de transport.....	86
9.	RÉPARTITION DES COÛTS ET TARIFICATION	87
9.1	Répartition du coût de service.....	87
9.2	Répartition du coût des actifs de télécommunications.....	88
9.3	Tarifification	89
	9.3.1 Tarifs de transport	89
	9.3.2 Tarifs des services complémentaires	91
	9.3.3 Politique de rabais.....	91
9.4	Sujets à considérer pour le prochain dossier tarifaire	94
10.	TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT (TARIFS ET CONDITIONS)	95
11.	CONFIDENTIALITÉ	97
12.	RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS	98
13.	ARTICLE 75	99

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	18
Indicateurs de performance	
Tableau 2	32
Établissement du cavalier 2008	
Tableau 3	36
Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2006-2008	
Tableau 4	37
Évolution des charges brutes directes 2006-2008	
Tableau 5	40
Budget spécifique nécessaire	
Tableau 6	44
Évolution des charges de services partagés 2006-2008	
Tableau 7	47
Évolution des charges de services partagés concernant le programme de sécurisation des installations 2006-2008	
Tableau 8	49
Évolution des coûts capitalisés 2001-2008	
Tableau 9	57
Évolution des Autres charges 2006-2008	
Tableau 10	63
Évolution de la base de tarification 2006-2008	
Tableau 11	85
Évolution du revenu requis 2006-2008	
Tableau 12	87
Besoins en 2008	

1. INTRODUCTION

Le 11 juillet 2007, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51, 73 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport.

Le même jour, le Transporteur dépose, en vertu des articles 16, 31(5^o) et 73 de la Loi, une demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité au cours de l'année 2008.

Le 12 juillet 2007, la Régie rend sa décision procédurale D-2007-80 dans laquelle elle décide de procéder à l'examen de ces deux demandes dans le cadre de la même audience. L'avis public paraît le 14 juillet 2007.

Le 24 août 2007, la Régie rend sa décision D-2007-101 relative aux demandes d'intervention et aux sujets à débattre dans la présente audience.

Le 8 novembre 2007, le Transporteur dépose une requête en radiation de certaines parties des mémoires déposés par la FCEI, le GRAME, le RNCREQ et UC.

L'audience a lieu du 12 au 28 novembre 2007. Les dossiers R-3640-2007 et R-3641-2007 sont pris en délibéré à l'issue de l'audience.

Le 19 novembre 2007, lors de l'audience, la Régie autorise le dépôt d'observations écrites de la part de Newfoundland and Labrador Hydro².

Le 11 décembre 2007, le Transporteur dépose une requête interlocutoire afin que les tarifs existants du service de transport, incluant ceux des services complémentaires, soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2008. Il dépose également des amendements à sa demande principale qu'il juge nécessaires afin que l'application des tarifs fixés subséquemment au 1^{er} janvier 2008 puisse être rétroactive. Les conclusions recherchées par la demande amendée sont les suivantes :

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Notes sténographiques (NS), volume 6, pages 28 et suivantes.

« **ACCUEILLIR** la présente demande;

APPROUVER pour le Transporteur des revenus requis de l'ordre de 2 744,7 M\$ pour l'année témoin projetée se terminant le 31 décembre 2008;

AUTORISER l'acquisition par le Transporteur des actifs de télécommunications du groupe Technologie d'Hydro-Québec et l'intégration de ces actifs à sa base de tarification, le tout à compter du 1^{er} janvier 2008;

MAINTENIR pour le Transporteur une structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

AUTORISER un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification du Transporteur de l'ordre de 7,792 % qui tient compte d'un taux de rendement de 7,68 % sur les capitaux propres;

ÉTABLIR le coût moyen pondéré du capital prospectif du Transporteur à 6,33 %;

RECONNAÎTRE les méthodes d'établissement du coût du service qui ont été utilisées par Hydro-Québec pour les fins de la présente demande du Transporteur, sujet à leur modification, substitution ou ajustement par décision expresse de la Régie;

APPROUVER les modalités de disposition du compte d'écart relatif aux revenus des services de transport de point à point selon les modalités proposées par le Transporteur et déposées au soutien des présentes;

APPROUVER l'établissement d'un compte de frais reportés relatif à la quote-part éventuelle du Transporteur dans la redevance d'Hydro-Québec au Fonds vert;

MODIFIER à compter du 1^{er} janvier 2008 et ce, rétroactivement au besoin, les tarifs du Transporteur facturés à ses clients en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec de façon à ce qu'ils génèrent des revenus de 2 744,7 M\$, pour permettre de rencontrer le coût total de la prestation du service, incluant l'atteinte du taux de rendement demandé;

APPROUVER la mise à jour de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport décrite à la section E de l'Appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec. »

Le 19 décembre 2007, la Régie rend sa décision D-2007-143 dans laquelle elle déclare les tarifs existants du service de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, provisoires à compter du 1^{er} janvier 2008.

Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport au 1^{er} janvier 2008.

2. RÉGLEMENTATION DE LA PERFORMANCE

Dans sa décision D-2006-99, la Régie met en place un groupe de travail sur la réglementation de la performance du Transporteur (le groupe de travail). Dans cette décision, la Régie définit, entre autres, le mandat confié au groupe de travail ainsi que les conclusions attendues dans son rapport³.

Le groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises en 2006 et 2007. Conformément à la décision D-2006-99, les intervenants se sont adjoint les services de trois experts⁴, soit Robert Gagné et Jacques Roy des HEC Montréal pour traiter des indicateurs de performance et Philippe Dunsky, pour les indicateurs de performance environnementaux.

Le 6 juillet 2007, le groupe de travail dépose auprès de la Régie son rapport intitulé *Rapport à la Régie de l'énergie du groupe de travail sur la réglementation de la performance*. Les comptes-rendus de réunions, les présentations du Transporteur, les rapports des experts mandatés par les intervenants du groupe de travail ainsi que les commentaires écrits des intervenants sont disponibles sur le site de la Régie⁵.

2.1 PERTINENCE ET RÔLE DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les experts Gagné et Roy expliquent pourquoi, selon eux, les indicateurs de performance sont à considérer. L'utilisation de ces derniers :

- Permet, à terme, une simplification importante du processus réglementaire;

³ Décision D-2006-99, dossier R-3549-2004, Phase II, 7 juin 2006, page 3.

⁴ Les experts ont présenté leur rapport lors du groupe de travail, mais n'ont pas participé à l'audience.

⁵ http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3549-04_2/mainSuivis3549_2.htm

- Permet de réduire considérablement les données requises afin d'évaluer avec précision la performance du Transporteur en ce qui concerne sa capacité d'offrir un service de qualité au moindre coût possible;
- Permet un « monitoring » plus facile du Transporteur, non seulement de la part des intervenants, mais du public en général. Il en résulte un processus de réglementation plus transparent dont les résultats sont mieux compris de la population;
- Entraîne, dans le cadre du processus réglementaire, une utilisation accrue des mêmes indicateurs dans le cadre de la gestion de l'entreprise⁶.

Les experts se prononcent ensuite sur les objectifs visés par les divers types d'indicateurs à retenir, dont :

- Des indicateurs portant sur la minimisation des coûts;
- Des indicateurs portant sur le maintien de la qualité du service et de la fiabilité;
- Des indicateurs permettant aux intervenants et à la Régie d'évaluer la performance du Transporteur dans ses efforts à contenir la croissance du réseau et à gérer la capacité du réseau en place;
- Des indicateurs permettant de suivre la croissance de la demande, qui constitue un important inducteur de coûts⁷.

Les experts mentionnent qu'il est préférable d'utiliser un nombre restreint d'indicateurs pertinents et sensibles aux décisions de gestion du Transporteur. Pour faire suite à l'analyse des indicateurs existants, les experts recommandent de ne retenir que deux indicateurs de coûts, soit les *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée* et le *Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport* et un seul indicateur de fiabilité, soit *l'Indice de continuité du service de transport (IC-Transport)*.

Le Transporteur et plusieurs intervenants ont mentionné qu'ils partageaient le point de vue des experts sur le nombre d'indicateurs à retenir. L'ACEF de Québec, UC et l'UMQ, quant à elles, ont exprimé des réserves quant aux recommandations des experts de ne pas retenir certains indicateurs. En particulier, l'UMQ est d'avis qu'un allègement excessif n'est pas approprié tant que le futur régime de réglementation n'est pas déterminé.

⁶ Suivi de la décision D-2006-99, Rapport sur les indicateurs de performance dans un contexte réglementaire - préparé par MM. Robert Gagné et Jacques Roy, 21 décembre 2006, pages 2 et 3.

⁷ Pièce B-5, HQT-3, document 2, pages 3 et 4.

S.É./AQLPA souligne que, pour une entreprise de service public, les indicateurs de performance peuvent comporter plusieurs usages et que les principes qui doivent guider le nombre et le choix des indicateurs de performance ne sont pas les mêmes d'un usage à l'autre. L'intervenant recense les trois usages suivants :

- Les indicateurs peuvent être intégrés à un mécanisme incitatif;
- Les indicateurs peuvent être intégrés à un régime d'intéressement et de rémunération variable des gestionnaires de l'entreprise;
- Les indicateurs peuvent servir d'information à la Régie lorsque celle-ci a annuellement à juger du caractère approprié des investissements, des actifs inclus à la base tarifaire et des charges annuelles.

Enfin, selon plusieurs intervenants, il serait utile que le Transporteur dépose, à titre d'information, les données sur les indicateurs non retenus.

La Régie juge prématurée l'orientation de ne retenir qu'un nombre restreint d'indicateurs. L'élaboration des indicateurs en est encore au stade du développement et leur usage aux fins du processus réglementaire n'a pas fait l'objet d'un examen suffisant à ce jour.

La Régie est d'avis que les indicateurs de performance peuvent remplir de multiples rôles, soit de renseigner la Régie et les intéressés dans le cadre des travaux réglementaires, être intégrés à un régime de rémunération variable ou être intégrés à un mécanisme incitatif. De ce fait, si le nombre d'indicateurs liés à un mécanisme incitatif ou à un régime d'intéressement et de rémunération variable peut être relativement restreint, il n'en est pas de même pour ceux destinés aux fins du processus réglementaire, lesquels doivent être en lien avec les principaux sujets couramment débattus devant la Régie.

Ainsi, sur le plan des opérations réglementaires, les indicateurs de performance doivent permettre une lecture transparente de la performance du Transporteur tant dans son exploitation courante que dans ses choix d'investissement. Ils doivent également permettre le suivi et le « monitoring » de la qualité et de la fiabilité du service. Ils doivent enfin permettre au Transporteur de faire rapport de sa performance dans une perspective de développement durable.

2.2 LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

IC-TRANSPORT

Le Transporteur, les intervenants et les experts mandatés par le groupe de travail s'entendent sur la pertinence de retenir l'indicateur IC-Transport.

Les experts proposent, cependant, qu'un indicateur soit développé afin de mesurer les interruptions dont les causes sont contrôlables⁸. Le Transporteur souligne que les événements extrêmes sont exclus des résultats de l'indicateur IC-Transport actuel. Selon lui, il n'y pas lieu d'utiliser un nouvel indicateur de continuité puisque l'indicateur actuel permet d'effectuer ce qui est recherché par les experts⁹. L'ACEF de Québec, quant à elle, demande qu'un rapport soit produit sur les causes et impacts des événements exceptionnels liés à l'IC-Transport. Enfin, S.É./AQLPA recommande une ventilation de l'IC-Transport par cause principale et par territoire.

La Régie ne juge pas opportun de développer un nouvel indicateur afin de mesurer les interruptions dont les causes sont contrôlables. Elle demande cependant au Transporteur de présenter un rapport d'exception lorsque des événements extrêmes sont enregistrés et retirés du calcul de l'IC-Transport. Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur de fournir, dans son prochain dossier tarifaire, en complément de l'indicateur IC-Transport, une ventilation de cet indicateur par cause principale, soit Facteurs climatiques, Défaillances d'équipements, Travaux programmés et Autres. La Régie pourra juger ultérieurement du niveau de détail requis pour cet important indicateur.

INDICATEUR D'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION ET DE RESPONSABILITÉ SOCIALE

Concernant le *Taux de conformité aux exigences du North American Reliability Council (NERC)/Northeast Power Coordinating Council (NPCC)* et le *Nombre de décès par million de population desservie*, le Transporteur et les experts proposent de remplacer ces indicateurs par des rapports d'exception.

La Régie accepte la proposition de remplacer ces indicateurs de performance par des rapports d'exception.

⁸ Pièce B-5, HQT-3, document 2, en liasse, page 14.

⁹ Pièce B-5, HQT-3, document 2, en liasse, page 15.

INDICATEURS DE COÛTS

Le Transporteur propose de retenir les indicateurs relatifs aux *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport* et au *Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport exprimés en \$/MW*.

Il propose d'exprimer ces indicateurs, non plus en fonction de la capacité du réseau, mais de la capacité planifiée du réseau de transport. Le Transporteur mentionne qu'il produira des informations sur la croissance annuelle moyenne des charges nettes ou du coût de service, selon le cas, ainsi que sur la croissance annuelle moyenne de la capacité planifiée et l'inflation annuelle moyenne sur un horizon temporel donné. La majorité des intervenants est d'accord avec cette modification suggérée lors du groupe de travail.

La Régie considère approprié d'utiliser comme mesure de la capacité du réseau, la capacité planifiée. **En conséquence, elle retient les indicateurs *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport* et *Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport*.**

L'ACEF de Québec fait valoir qu'il n'a pas été démontré que la capacité planifiée soit suffisante, à elle seule, comme inducteur des charges d'exploitation et des coûts d'investissement. D'autres inducteurs doivent être considérés, tels l'étendue du réseau de transport et le nombre de postes de transformation, lesquels n'ont pas connu une croissance aussi élevée au cours des dernières années. De plus, le réseau à très haute tension est demeuré le même pour la période 2005 à 2008.

Dans une étude du Transporteur déposée à la Régie en décembre 2005, l'expert du Pacific Economic Group (PEG) se prononce sur les inducteurs de coût d'un réseau de Transport :

« In the long run, the important output-related drivers of transmission cost are peak load (1), distance shipped (2), and the number of locations at which pickups and deliveries must be made (3). Load is generally more peaked to the extent that it is ultimately used for either air conditioning or space heating and is not used in interruptible business applications. The distance power is shipped depends chiefly on the distance between sources of system supply and demand. It also depends on the tendency of receipt and delivery points to lie along a few linear routes. The number of receipt and delivery points matters because each point requires a substation, much as interstate highway entry and exit requires specialized ramps. The impact of output on transmission cost has a radically different impact in the

short run. The great bulk of cost is fixed and fluctuations in volume or peak load often have little impact on cost up to point at which capacity is fully utilized. »¹⁰

À l'instar de l'ACEF de Québec et en référant à l'étude de PEG, la Régie juge que l'opportunité de retenir, en complément de la capacité planifiée, des inducteurs de coûts basés, par exemple, sur la longueur totale des circuits et le nombre de postes, doit faire l'objet d'un examen plus approfondi. Elle invite les participants intéressés à présenter leur position à cet égard, lors du prochain dossier tarifaire.

Dans la décision D-2005-50 concernant l'indicateur *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV équivalent*, la Régie a demandé au Transporteur de revoir le facteur de conversion au profit d'un facteur ou d'un indicateur lié aux coûts¹¹. Dans son dernier dossier tarifaire, le Transporteur mentionnait qu'un nouvel indicateur de coûts devait être disponible à la suite des travaux du *Committee on Corporate Performance and Productivity Evaluation* (COPE) de l'Association Canadienne de l'Électricité (ACÉ)¹². Dans le présent dossier, il présente les résultats 2006 de cet indicateur en utilisant les mêmes facteurs de conversion que ceux utilisés dans les dossiers précédents. Il mentionne que, depuis 2004, l'indicateur basé sur le kilomètre de circuit 230 kV équivalent a été retiré par l'ACÉ (COPE), faute de consensus sur son utilisation parmi les participants¹³.

L'ACEF de Québec est d'avis qu'il serait pertinent de raffiner l'indicateur *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV équivalent*¹⁴.

En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur fournit, par niveau de tension, un historique des *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration*, tels que définis par le COPE, par kilomètre de ligne¹⁵.

¹⁰ Suivi de la décision D-2005-50, HQT- Rapport «Réglementation de la performance du Transporteur» - Partie 2 - Expertise, 23 décembre 2005, page 89.

¹¹ Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, page 23.

¹² Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 9.

¹³ Pièce B-26, HQT-14, document 1, page 5.

¹⁴ Suivi de la décision D-2006-99, Annexe F – Commentaires écrits du Transporteur et des intervenants, 6 juillet 2007, p.6.

¹⁵ Pièce B-26, HQT-14, document 1.1, page 7.

Après examen, la Régie constate que la différence de coûts entre les différents niveaux de tension ne justifie pas de maintenir le facteur de conversion appliqué pour la détermination de l'indicateur de coût basé sur les kilomètres de circuit 230 kV équivalent.

La Régie est intéressée à suivre les développements des travaux du COPE concernant cet indicateur. **Dans l'attente de résultats définitifs sur cette question, elle demande au Transporteur de remplacer l'indicateur existant par l'indicateur *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit*.**

INDICATEURS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS

Le Transporteur ne retient aucun indicateur de coût des immobilisations. Il partage l'avis des experts selon lequel un indicateur de ces coûts, exprimé par MW de capacité, varie peu d'une année à l'autre et est difficile à interpréter sans consulter la nomenclature des ajouts ou modifications apportées au réseau.

L'ACEF de Québec, quant à elle, est favorable à un indicateur de performance lié aux immobilisations et aux ajouts à la base de tarification. Le RNCREQ fait valoir l'importance de retenir le coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport. Selon l'intervenant, le type de réglementation actuel incite à augmenter la base de tarification et il pourrait y avoir des situations où le Transporteur fait le choix d'investir au détriment d'autres solutions.

La Régie maintient les deux indicateurs existants relatifs aux immobilisations. De plus, elle demande au Transporteur de présenter, pour examen, un indicateur lié aux coûts unitaires des nouveaux investissements, exprimé en \$ par MW ajouté d'un projet. Cet indicateur devra être développé à partir des données des projets d'investissement liés à la croissance des besoins, supérieurs à 5 M\$. La Régie demande au Transporteur de préciser la capacité ajoutée de chacun des projets et de distinguer les coûts des installations liés, d'une part, aux lignes et, d'autre part, aux postes.

La Régie tient compte des réserves émises par le Transporteur quant à l'adoption d'un tel indicateur¹⁶. Cependant, quoiqu'imparfait, ce ratio permettrait de dresser un portrait de l'évolution des coûts unitaires d'investissements au fil des ans. Étant donné l'importance des montants annuels des investissements et l'impact de ceux-ci sur la base de tarification et le coût de service du Transporteur, la Régie juge utile d'explorer plus à fond la possibilité de

¹⁶ Pièce B-26, HQT-14, document 1.1, pages 14 et 15.

mesurer la performance du Transporteur à cet égard. Cette préoccupation a déjà été exprimée par le passé¹⁷.

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

L'expert Dunsky s'est prononcé sur les critères à considérer dans le choix des indicateurs en vue d'un mécanisme incitatif¹⁸. Il conclut que, bien que plusieurs informations soient intéressantes, seul le taux de récupération des huiles minérales isolantes pourrait être intégré à un mécanisme incitatif. Le Transporteur est d'avis que cet indicateur constitue une information de gestion.

L'expert recommande de revoir à moyen terme l'opportunité de lier le rendement du Transporteur à d'autres indicateurs de performance environnementale, tels la consommation d'énergie, les gaz à effet de serre (GES) et le taux de pénétration de l'énergie éolienne¹⁹.

Le Transporteur et les intervenants partagent les conclusions de l'expert indiquant que la consommation d'énergie du Transporteur pourrait constituer un indicateur lorsque la comptabilisation complète de la consommation d'énergie sera possible. Le Transporteur fait valoir les mêmes préoccupations quant aux GES.

S.É./AQLPA propose de développer trois indicateurs composites permettant de dresser un portrait global de la performance environnementale du Transporteur et ce, à partir des indicateurs présentés dans le rapport annuel d'Hydro-Québec, lesquels sont basés sur le *Global Reporting Initiative (GRI)*²⁰.

Ces indicateurs composites couvrent trois angles liés à l'environnement, soit :

- Un indicateur composite de qualité d'intervention dans le milieu naturel;
- Un indicateur composite sur les rejets polluants;
- Un indicateur composite sur le niveau d'utilisation des ressources.

¹⁷ Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, page 20.

¹⁸ Suivi de la décision D-2006-99, Rapport final du groupe de travail sur la réglementation de la performance du Transporteur, Annexe D, 6 juillet 2007, page 69.

¹⁹ *Ibid*, pages 81 et 82.

²⁰ Pièce C-9-4, SÉ-AQLPA 1, document 1, page x.

L'intervenant propose d'ajouter ces indicateurs au régime d'intéressement et de rémunération variable du Transporteur.

La Régie note l'intention du Transporteur de développer un indicateur lié à la consommation d'énergie de même qu'un indicateur lié aux GES lorsque toute l'information sera disponible.

Dans l'immédiat, elle ne juge pas utile d'ajouter d'autres indicateurs environnementaux. La Régie reconnaît la pertinence de disposer d'un portrait d'ensemble de la performance environnementale du Transporteur mais la réflexion, à cet égard, n'est cependant pas suffisamment avancée pour tirer des conclusions définitives. La Régie est ouverte à poursuivre cet examen lors du prochain dossier tarifaire.

AUTRES INDICATEURS

Les experts proposent qu'un indicateur soit développé afin de mesurer le *taux d'utilisation de la capacité du réseau*. Plusieurs variantes du taux d'utilisation ont été proposées par les experts et les intervenants. Certaines d'entre elles réfèrent à la capacité disponible du réseau.

Le Transporteur mentionne que des informations sur les taux d'utilisation sont déjà fournies dans sa preuve. Elles tiennent compte de l'indisponibilité du réseau. Par ailleurs, le taux d'utilisation dépend de facteurs qui ne sont pas sous le contrôle du Transporteur. Ce dernier se dit prêt, toutefois, à diffuser l'information à ce sujet et à travailler de concert avec les participants au groupe de travail, le cas échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur.

Considérant les diverses variantes envisagées par les intervenants et tenant compte de l'ouverture du Transporteur à diffuser l'information à cet égard, la Régie demande au Transporteur de rendre disponibles aux intéressés les informations brutes de référence requises, et ce, sur une période historique suffisamment longue. Ces informations pourront porter, notamment, sur les besoins de la charge locale, les besoins du service de point à point, la capacité disponible, la capacité du réseau et la capacité planifiée du réseau de transport.

Concernant l'arbitrage requis entre les entretiens préventifs et correctifs du réseau, recommandé par les experts Gagné et Roy, la Régie ne retient pas le développement d'un tel indicateur pour les motifs invoqués par le Transporteur quant à la difficulté d'établir des

liens entre les données et au délai requis pour être en mesure d'évaluer les effets des entretiens préventifs²¹.

Enfin, la Régie ne retient pas la recommandation du RNCREQ d'ajouter un indicateur portant sur les relations du Transporteur avec les tiers²². Tel que le mentionne le Transporteur, les relations avec les tiers sont encadrées par le Code de conduite du Transporteur et il existe une procédure de traitement des plaintes. De plus, l'information sur les demandes de services non acceptées est affichée sur le site OASIS du Transporteur.

La Régie présente, à la page suivante, au tableau 1, la nouvelle liste des indicateurs de performance à présenter lors du prochain dossier tarifaire.

²¹ Suivi de la décision D-2006-99 de la Régie de l'énergie, Rapport final - Annexe D, 6 juillet 2007, page 9.

²² *Ibid*, page 25.

Tableau 1
Indicateurs de performance

Indicateurs retenus	Précisions additionnelles
<p>Satisfaction de la clientèle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partenariat qualité avec le Distributeur • Partenariat qualité avec les clients point à point <p>Fiabilité du service</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de pannes et interruptions planifiées • Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées • Indicateurs de gravités G1 et G2 • IC-Transport • Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI) • Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI) <p>Optimisation de l'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • CPS1 • CPS2 <p>Responsabilité sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence des accidents de travail <p>Évolution des charges d'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit • Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée • Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport <p>Évolution du coût des immobilisations</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée • Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport <p>Évolution du coût de service</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport <p>Indicateurs environnementaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déversements accidentels • Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport • Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes 	<p>Présenter, pour examen, le IC-Transport ventilé par causes principales, soit Facteurs climatiques, Défaillances d'équipements, Travaux programmés et Autres.</p> <p>Remplacer le Taux de conformité NERC / NPCC par un rapport d'exception</p> <p>Remplacer l'indicateur Nombre de décès par un rapport d'exception</p> <p>Dans l'attente des résultats du COPE, remplacer l'indicateur existant qui utilise les kilomètres de circuit équivalent 230 kV, par cet indicateur qui utilise le kilomètre de circuit.</p> <p>Développer un indicateur lié aux nouveaux projets d'investissements dont le coût est supérieur à 5 M\$.</p>

La Régie souligne l'importance de disposer d'un historique des indicateurs de performance en vue d'évaluer les efforts du Transporteur en matière d'amélioration de sa performance. **Elle demande au Transporteur de déposer la valeur des indicateurs retenus et les données brutes de référence pour chacune des années, à partir de 2001.**

2.3 LES CIBLES

Le Transporteur et l'AIEQ partagent l'avis des experts Gagné et Roy quant au rôle de la Régie, qui est d'examiner et de juger de la croissance des coûts. Selon ces derniers, il appartient aux gestionnaires de l'entreprise de déterminer les cibles.

Le Transporteur souligne que les niveaux de performance sont établis pour les objectifs corporatifs et que ceux-ci peuvent être suivis par la Régie et les intervenants. Le Transporteur présente les cibles à atteindre en 2007 pour les indicateurs qu'il a proposé de retenir. Il souligne que les décisions relatives aux niveaux de performance rattachés aux objectifs corporatifs relèvent du conseil d'administration d'Hydro-Québec.

L'ACEF de Québec mentionne que des cibles sont utiles dans le cadre de la réglementation incitative et que, dans l'intervalle, il s'agit de déterminer quelles sont les balises à utiliser pour évaluer les indicateurs.

L'AIEQ indique qu'il faut être en mesure d'analyser la croissance des coûts et obliger le Transporteur à faire des gains de productivité. C'est dans cette perspective que les cibles relatives aux coûts devraient être établies.

Pour l'AQCIE/CIFQ, l'établissement de cibles est encore prématuré et un historique un peu plus long est requis. Agir autrement risquerait d'envoyer de mauvais signaux au Transporteur.

OC, quant à elle, suggère que le Transporteur propose des cibles pertinentes rattachées aux indicateurs, clairement expliquées, avec leur évolution historique, si disponible. L'atteinte des cibles doit être rattachée au régime de bonification et, inversement, la non atteinte pourrait être associée à des pénalités.

Enfin, pour l'UMQ, la fixation des cibles, dans le contexte actuel d'une réglementation basée sur les coûts, n'est pas une question urgente. Elle trouvera son utilité et sa pertinence après l'introduction d'un régime de réglementation incitative.

La Régie constate qu'il n'y a pas de position commune sur la question des cibles. Elle note le point de vue des experts à l'effet qu'il est difficile d'établir des cibles et de s'en servir de façon utile par la suite. **À défaut de pouvoir fixer des cibles précises, le Transporteur doit présenter, lorsqu'applicables, les orientations générales qu'il poursuit, lesquelles pourront servir de référence pour la lecture des résultats des divers indicateurs. Dans le cas des principaux indicateurs de coûts, notamment, des orientations peuvent être établies sur le plan réglementaire et faire l'objet d'un examen en audience.** La Régie initie d'ailleurs une réflexion à cet égard dans la section portant sur les charges nettes d'exploitation.

2.4 LES OBJECTIFS CORPORATIFS

Le Transporteur présente les objectifs et résultats de 2006 ainsi que les objectifs corporatifs établis pour 2007 aux fins de régime d'intéressement et de rémunération variable²³. En 2007, la pondération totale des catégories *Clients*, *Employés* et *Actionnaire* demeure inchangée.

Afin de donner suite à son engagement pris lors du dernier dossier tarifaire, le Transporteur ajoute un objectif financier dans la catégorie *Actionnaire*, soit les *Charges nettes d'exploitation (k\$)²⁴/capacité planifiée du réseau (MW)*. La cible pour 2007 est de 17,59 k\$/MW et l'idéal est de 17,47 k\$/MW.

Le *Taux de conformité aux exigences du NERC/NPCC*, exprimé en pourcentage, a été remplacé par un objectif lié à la *Conformité aux standards de fiabilité du NERC/NPCC* mesurant le nombre de non-conformités de niveaux 1 et 2²⁵.

Par ailleurs, l'objectif *Sécurisation des installations de TransÉnergie de niveaux 3 et 4* a été retiré et deux objectifs environnementaux ont été ajoutés, soit le *Nombre de déversements accidentels déclarés aux autorités* et le *Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels*.

Finalement, l'objectif composite *Partenariat qualité avec le Distributeur* n'a pas été présenté sous sa version finale, ce dernier étant en processus de modification lors du dépôt du dossier.

²³ Pièce B-1, HQT-3, document 1, pages 16 à 21.

²⁴ Aux fins de rémunération variable, le Transporteur détermine les Charges nettes d'exploitation, comme la somme des charges d'exploitation découlant des activités du réseau de transport électrique, moins les revenus de facturation interne et excluant la variation de la charge de retraite et la sécurisation des installations.

²⁵ Pièce B-5, HQT-3, document 2, page 17.

Selon OC, l'objectif corporatif lié aux charges nettes d'exploitation (CNE) en fonction de la capacité planifiée du réseau ne reflète pas le budget autorisé par la Régie dans sa décision D-2007-08. En outre, OC recommande l'inclusion de l'indicateur *Coût de service total excluant les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau* aux objectifs corporatifs 2008 du Transporteur. Enfin, OC souligne que les cibles fixées à ce jour pour les objectifs corporatifs du Transporteur ne sont pas suffisamment ambitieuses et ne rejoignent pas l'objectif recherché en ce qui a trait à l'amélioration de la performance.

La Régie réitère son opinion exprimée dans la décision D-2005-50. Pour que les dépenses liées au régime d'intéressement et de rémunération variable puissent être incluses dans les CNE du Transporteur, les indicateurs retenus ne doivent pas se limiter à ceux où le Transporteur excelle.

Le Transporteur doit choisir des indicateurs qui lui permettent d'optimiser sa gestion et ses investissements²⁶. Entre autres, la Régie juge que la pondération des différentes catégories doit accorder une plus grande importance aux efforts d'amélioration de l'efficacité du Transporteur.

Pour ce qui est des cibles fixées dans le cadre des objectifs corporatifs de l'entreprise, leur détermination est la responsabilité du Transporteur puisqu'il s'agit de modalités de gestion interne pour ce dernier. Pour que la reconnaissance des coûts des régimes d'intéressement dans le revenu requis soit accordée, il doit y avoir une concordance suffisante entre ces derniers et les objectifs établis sur le plan réglementaire par la Régie. La Régie demande au Transporteur de s'assurer que les cibles soient suffisamment ambitieuses sur les éléments directement sous son contrôle, comme, par exemple, l'efficacité et l'évolution de ses coûts.

2.5 LE BALISAGE

Le Transporteur est d'accord avec les experts Gagné et Roy sur les difficultés de pratiquer le balisage externe, en l'absence de données publiques et normalisées portant sur les coûts et la spécificité du réseau du Transporteur. Ils recommandent de réaliser un balisage interne et d'envisager le balisage externe une fois réglés les problèmes techniques de normalisation et de comparabilité des réseaux.

²⁶ Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, page 17.

Le Transporteur indique qu'il continuera l'exercice entrepris dans le cadre du programme COPE de l'ACÉ, mais souligne que les participants à ce programme ont des difficultés à s'entendre sur les conclusions²⁷.

Le Transporteur dépose l'étude de PA Consulting à la suite d'une demande de renseignements²⁸. Il mentionne qu'il participera au balisage de PA Consulting pour une deuxième année, tout en soulignant les difficultés de comparaison entre les entreprises participantes et le fait que les conclusions ne sont pas complètes, car il n'existe pas d'indicateur global qui couvre l'ensemble de ses activités. En effet, les indicateurs sont établis au niveau des postes et des lignes de transport. De plus, le périmètre d'activité défini pour ce balisage ne comprend pas les postes élévateurs de tension ni les activités du processus *Contrôler les mouvements d'énergie*.

Le Transporteur mentionne qu'il s'impliquera dans le balisage du Conseil international des grands réseaux (CIGRÉ).

Pour l'ACEF de Québec, le balisage de certaines activités ou de certains processus spécifiques pourrait apporter une information utile, fiable, moins sujette à interprétation et moins complexe à analyser. L'intervenante suggère de poursuivre les efforts de balisage. Les organismes réglementaires devraient intervenir dans le développement et le suivi des exercices de balisage.

L'AIEQ mentionne que le balisage externe peut être utile pour identifier les meilleures pratiques et en intégrer les enseignements.

Bien qu'en accord avec le commentaire des experts, la FCEI croit que le balisage externe peut demeurer à un niveau plus qualitatif, soit en devenant une source d'inspiration pour améliorer, le cas échéant, des méthodes de travail ou des processus en général.

Malgré les limites du balisage externe, OC juge que ce dernier peut être utile dans l'établissement de cibles mesurables, surtout en conjonction avec le balisage interne.

La Régie partage l'avis des experts sur l'utilité des exercices de balisage interne. Selon la Régie, les séries de données nécessaires à cet exercice sont disponibles ou peuvent être développées à faible coût. Le développement et le maintien d'une banque de données de référence peuvent constituer une alternative à la multiplication du nombre d'indicateurs de performance.

²⁷ Pièce B-1, HQT-3, document 1, page 13.

²⁸ Pièce B-26, HQT-14, document 1.2.

Quant au balisage externe, bien que consciente des difficultés inhérentes à l'obtention de données sur base comparable, la Régie est d'avis que des efforts importants et soutenus doivent être déployés par le Transporteur afin qu'il puisse témoigner de façon transparente de sa performance comparative dans ses principaux processus et activités.

La Régie insiste sur l'importance des études de balisage et sur la nécessité de rendre compte des résultats dans les dossiers tarifaires, en commentant tout écart significatif, tant positif que négatif. Au présent dossier, la Régie constate qu'aucune information à cet effet n'a été présentée et analysée dans la preuve initiale du Transporteur. Il s'agit d'une lacune qui devra être corrigée au prochain dossier tarifaire.

La Régie demande au Transporteur de présenter, tel que prévu dans le *Guide de dépôt du Transporteur*, les résultats des derniers exercices des balisages effectués, notamment avec le COPE, PA Consulting et le CIGRÉ. De plus, elle demande de présenter une analyse des principaux écarts.

2.6 LA RÉGLEMENTATION INCITATIVE

Le Transporteur rappelle sa position sur la réglementation incitative, telle qu'elle a été précisée dans son rapport à la Régie sur la *Réglementation de la performance du Transporteur* daté de décembre 2005. Dans ce rapport, le Transporteur indique, qu'à l'instar de l'expert Mark Lowry de PEG, il considère prématuré d'implanter un régime de réglementation incitative.

Pour l'ACEF de Québec, la réglementation incitative doit être utilisée en complément, et non en substitut, à une réglementation basée sur les coûts et le taux de rendement. Elle propose de réétudier plus à fond cette question dans le futur, lorsque tous les pré-requis réglementaires, incluant les outils adéquats de balisage et un historique suffisant de suivi des opérations et de la performance du Transporteur, seront au rendez-vous.

Selon l'AQCIE/CIFQ, lorsque les indicateurs auront atteint un certain historique, ils devraient permettre la mise en place d'une réglementation incitative pluriannuelle. L'intervenant considère prématurée la mise en place d'un mécanisme incitatif. Des mécanismes incitatifs sectoriels, portant, par exemple, uniquement sur les dépenses d'exploitation pourraient être envisagés avant la mise en place d'un mécanisme complet.

OC, pour sa part, appuie une transition éventuelle à la réglementation incitative pour le Transporteur, mais partage plusieurs des préoccupations énoncées dans le rapport de l'expert Mark Lowry sur son implantation à court terme. L'intervenante propose que le Transporteur fournisse des suggestions sur les modes de mise en œuvre et de suivi des cibles.

Enfin, S.É./AQLPA croit qu'il n'y a pas lieu, du moins à ce stade, de mettre en place un mode de réglementation incitative du Transporteur. Les efforts devraient plutôt être concentrés sur l'amélioration de l'information déposée devant la Régie lors de son étude des dossiers tarifaires et d'investissements du Transporteur et sur l'amélioration du régime d'intéressement et de rémunération variable de celui-ci.

La Régie prend acte de l'état d'avancement des travaux en vue de l'implantation de mesures ou de mécanismes procurant des incitatifs à l'amélioration de la performance du Transporteur. Elle est d'avis que l'élaboration de tels mesures ou mécanismes nécessite de recueillir davantage d'informations sur les principaux indicateurs permettant de juger de la performance du Transporteur. Les conclusions et orientations formulées par la Régie dans la présente section ont été élaborées en tenant compte de ce contexte.

3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONS COMPTABLES

Le Transporteur demande la reconnaissance des méthodes d'établissement du coût de service qui ont été utilisées par Hydro-Québec aux fins du présent dossier, sujet à leur modification, substitution ou ajustement par décision expresse de la Régie.

3.1 LES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

Les principes réglementaires utilisés par le Transporteur dans sa demande et dans la présentation des données ont été reconnus par la Régie dans ses décisions antérieures²⁹. Le Transporteur en fait une synthèse dans sa preuve.

²⁹ Décision D-99-120, dossier R-3405-98, 16 juillet 1999; décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002; décision D-2004-122, dossier R-3401-98, 17 juin 2004; décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005.

3.2 LES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec sont dressés selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada. Ces principes sont édictés par l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) et sont constitués des conventions ou normes comptables décrites dans le Manuel de l'ICCA.

Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec tiennent également compte de certaines méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie, qui ont généralement pour effet de modifier le moment où des opérations sont constatées dans les résultats consolidés et qui donnent lieu à la comptabilisation d'actifs et de passifs réglementaires.

Le Transporteur présente un sommaire des principes réglementaires et des conventions comptables qu'il juge pertinents à sa demande. En plus des conventions déjà reconnues par la Régie, il propose des ajouts et modifications découlant des changements apportés par l'ICCA.

INSTRUMENTS FINANCIERS ET RELATIONS DE COUVERTURE

Le 1^{er} janvier 2007, Hydro-Québec a adopté les recommandations du chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation ». Ce chapitre présente les exigences relatives à la comptabilisation et à l'évaluation des instruments financiers. Hydro-Québec a également adopté les recommandations du chapitre 3865, « Couvertures ». Ce chapitre fait suite aux recommandations de la « Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-13 - Relations de couverture » (NOC-13) quant aux conditions d'application de la comptabilité de couverture, notamment pour ce qui a trait à la désignation des relations de couverture, en plus de préciser la manière d'appliquer la comptabilité de couverture et les informations à fournir dans ce contexte.

L'ICCA met également fin, avec effet rétroactif, aux règles transitoires de la NOC-13 qui permettaient le report des gains/pertes sur les instruments financiers utilisés dans des relations de couverture fermées avant le 1^{er} janvier 2004 qui ne rencontraient pas les critères d'admissibilité à la comptabilité de couverture. Elle a aussi adopté les recommandations du chapitre 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », et du chapitre 1530, « Résultat étendu ». Ce chapitre établit des normes d'information et de présentation concernant le résultat étendu, qui comprend le bénéfice net ainsi que les variations des gains/pertes reportés sur certains éléments désignés comme couverture. Le

résultat étendu et ses composantes doivent être présentés dans un état financier ayant la même importance que les autres états financiers.

EFFETS DE L'IMPLANTATION DES NOUVELLES NORMES

L'implantation de ces recommandations a pour effet de modifier certaines normes comptables déjà approuvées par la Régie, qui affectent la dette à long terme, la conversion de devises et instruments dérivés – swaps de devises, les instruments dérivés – swaps de taux d'intérêt et les relations de couverture.

Les faits saillants concernant l'implantation des nouvelles normes, au 1^{er} janvier 2007, se résument aux éléments suivants.

Chapitre 3855, Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

Tous les instruments financiers doivent être présentés dans les états financiers. La juste valeur est la mesure la plus pertinente. Cependant, la présentation au coût ou à la juste valeur dépend du classement dans les catégories prescrites. Par exemple, la dette à long terme doit être présentée au coût alors que tous les instruments dérivés doivent être présentés à leur juste valeur.

Chapitre 3865, Couvertures

Des règles spéciales de comptabilisation peuvent s'appliquer quand des instruments financiers sont désignés comme des éléments constitutifs d'une relation de couverture.

Chapitre 1530, Résultat étendu

Le résultat étendu regroupe le Bénéfice net et les autres éléments du résultat étendu. La principale constituante des autres éléments du résultat étendu est la variation de la juste valeur d'instruments dérivés désignés en couverture, qui sera constatée à l'état des résultats contre la variation en sens inverse de l'élément couvert aux fins d'appariement. En fait, il s'agit d'éléments connus qui vont influencer les résultats dans le futur. Par exemple, un gain de change reporté sur un swap (instrument de couverture) sera présenté dans les autres

éléments du résultat étendu jusqu'à l'exercice financier ultérieur où la vente (élément couvert) se réalisera. Le gain de change sera alors constaté à l'état des résultats.

Abolition des règles transitoires de la NOC-13 (règles en place au 1^{er} janvier 2004)

Les règles transitoires permettaient le report de gains/pertes sur instruments financiers utilisés dans des relations de couverture fermées avant le 1^{er} janvier 2004 qui ne rencontraient pas les critères d'admissibilité à la couverture.

Le Transporteur demande la reconnaissance par la Régie des modifications ou ajouts aux conventions comptables déjà reconnues ainsi que de la stratégie qu'il a adoptée concernant l'adoption des nouvelles normes comptables relatives à la comptabilisation des instruments financiers et relations de couverture qui sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007.

Le Transporteur résume les impacts des nouvelles normes concernant la comptabilisation des instruments financiers et relations de couverture sur les normes déjà approuvées par la Régie.

La Régie accepte l'application, aux fins réglementaires, des nouvelles normes comptables relatives à la comptabilisation des instruments financiers et relations de couverture. Les motifs de cette décision sont présentés à la section 6.2 portant sur le coût de la dette du Transporteur.

3.3 MODALITÉS DE DISPOSITION DU COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Dans sa décision D-2007-08, la Régie ordonnait la création d'un compte dans lequel seraient versés les écarts entre les revenus projetés pour les services de transport de point à point dans le cadre d'une année témoin et les revenus réels constatés pour ces services en fin d'année. La Régie précisait que les modalités de disposition du compte seraient établies à l'occasion du prochain dossier tarifaire³⁰.

³⁰ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, pages 63 et 64.

Afin de répondre à cette demande, le Transporteur propose de comptabiliser l'écart débiteur (trop perçu) ou créditeur (manque à gagner) de ses revenus des services de transport de point à point sur la base des données réelles au 31 décembre et d'en effectuer le règlement l'année suivant la constatation de l'écart.

Le Transporteur propose de répartir le paiement ou la perception entre les clients des services d'alimentation de la charge locale, de transport de point à point de long terme et de transport en réseau intégré, le cas échéant, au prorata des revenus des services de transport obtenus auprès de ces clients pour l'année écoulée.

Le compte ne serait pas inscrit à la base de tarification du Transporteur, afin d'éviter d'affecter les clients des services de point à point de court terme. L'intérêt porté par le compte d'écart serait exigible à compter du 31^e jour suivant la publication du rapport annuel d'Hydro-Québec, sur tout solde non réglé à cette date. Il serait calculé au taux du coût moyen pondéré du capital autorisé par la Régie pour l'année au cours de laquelle l'intérêt est exigible ou, s'il n'est pas déterminé au début de la période de 30 jours précitée, l'intérêt correspondrait à celui en vigueur pour l'année la plus récente. Le Transporteur rendrait compte de l'évolution du compte d'écart lors de ses demandes tarifaires.

Le Transporteur considère que l'impact pour les clients de point à point d'un trop-perçu ou d'un manque à gagner est un impact de trésorerie et non un impact sur le tarif. Il soumet que la méthode qu'il propose est simple, n'affecte pas les tarifs, permet d'appliquer l'écart à la bonne génération de clients et de disposer rapidement et en totalité de l'écart.

L'AQCIE/CIFQ, la FCEI et OC appuient la proposition du Transporteur en apportant, toutefois, certaines précisions. L'ACEF de Québec, EBMI et le RNCREQ s'y opposent ou émettent certaines réserves.

Selon l'ACEF de Québec, l'allocation des écarts entre la charge locale et le service de point à point de long terme devrait se faire sur la base de la répartition des coûts de transport, pour l'année visée par la réalisation de l'écart.

L'AQCIE/CIFQ considère que l'intérêt devrait être comptabilisé dès le 1^{er} janvier suivant.

EBMI se questionne sur l'effet rétroactif des modalités proposées. L'approche proposée par le Transporteur implique, pour les clients du service de transport de point à point de long terme appartenant à la catégorie « autres », une problématique réelle à deux niveaux. D'une part, dans un contexte de marché, le client doit connaître à l'avance le coût véritable d'un service qu'il doit offrir ou fournir. Les clients « autres » fonctionnent sur une base de

transaction alors que l'ajustement proposé amène une facturation ou un crédit en fonction d'un volume d'énergie transité durant une période donnée. D'autre part, l'approche proposée a pour effet d'obliger les clients « autres » à prévoir des réserves ou des ajustements de leurs propres états financiers sans réellement être en mesure d'établir le montant approprié. EBMI considère contradictoire la position du Transporteur qui établit un tarif final alors que le client visé est assujéti à une mesure d'ajustements rétroactifs du coût du service rendu. Elle soumet que cette approche ne devrait pas être retenue et qu'intégrer l'écart dans des tarifs sur une base prospective serait plus approprié et conforme à l'attente des clients³¹.

La FCEI s'oppose à une disposition des écarts par modification des tarifs d'une année tarifaire subséquente et n'est pas en faveur de l'utilisation d'un cavalier.

OC recommande une étude plus poussée, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, des modalités qui seraient applicables dans l'éventualité où le Transporteur ne présenterait pas de dossier tarifaire une année donnée.

Le RNCREQ considère que les modalités proposées viennent modifier un aspect fondamental du tarif, soit la distinction entre les catégories de clients qui portent la responsabilité pour le revenu requis du Transporteur par rapport à ceux qui paient un prix fixe, soit la charge locale. Il considère également que la rétroactivité de la disposition constitue une entorse à la stabilité tarifaire à laquelle un client de long terme est en droit de s'attendre. Le RNCREQ suggère que la Régie rende une décision excluant les clients de point à point de long terme de la disposition du compte d'écart même si leurs revenus sont pris en compte dans le calcul. Toutefois, si la Régie décidait de ne pas retenir cette suggestion, les modalités de disposition du compte devraient, selon l'intervenant, être basées sur la relation actuelle plutôt que sur la relation prévue entre les besoins de la charge locale et ceux des clients de point à point.

La Régie ne partage pas la position du Transporteur à l'effet que sa proposition ne crée pas d'impact sur les tarifs. Si elle acceptait la proposition du Transporteur, il a été établi qu'un client du service de transport pourrait devoir déboursé un montant supplémentaire pour un service de transport déjà payé au Transporteur, dans le cas où l'écart des revenus pour une année donnée serait négatif. Dans une telle situation, le client devrait donc payer un prix plus élevé que le tarif fixé par la Régie pour le service reçu.

³¹ Pièce C-4.2, EBMI, pages 10 et 11; NS, volume 9, pages 85 et 86.

La méthode de disposition du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point proposée par le Transporteur ne peut donc être retenue puisqu'elle implique, selon la Régie, une modification rétroactive d'un tarif final. Cette méthode va à l'encontre des principes de base d'application des tarifs dans le cadre d'un système d'approbation des tarifs qualifié de positif ou de nature prospective.

La Régie juge que la disposition du compte d'écart doit être effectuée sur une base prospective et retient, comme mécanisme de récupération, la méthode du cavalier, telle que décrite ci-après. Cette méthode permet de maintenir inchangé le mode de détermination des tarifs annuels et de suivre l'évolution de ces derniers au fil des ans.

La Régie définit, ci-après, les modalités d'application du cavalier.

Afin de disposer de l'écart, un cavalier sera appliqué au prix unitaire correspondant à la facture de la charge locale et au tarif du service de point à point de long terme. Tel que soumis par le Transporteur, bien que les clients potentiels du service de transport en réseau intégré ne soient pas explicitement mentionnés dans les exigences de la Régie, ceux-ci constitueraient des clients à long terme si le Transporteur était appelé à fournir ce service et seraient inclus dans la répartition du paiement ou de la perception du montant de l'écart.

Le cavalier s'applique durant une année complète. Tel que proposé par le Transporteur, la récupération du compte d'écart pourra commencer dès l'année suivant celle où un écart est constaté sur la base des projections révisées. L'année suivante, la disposition sera complétée sur la base de l'écart réel. Cette méthode, sans période d'attente, permet de se rapprocher le plus possible de la bonne génération de clients.

Tel que mentionné dans la décision D-2007-08³², le solde du compte d'écart porte intérêt au coût moyen pondéré du capital du Transporteur. L'intérêt est exigible sur les soldes réels constatés au 31 décembre à partir du 1^{er} janvier suivant.

Si, pour une année donnée, une demande de modification des *Tarifs et conditions des services de transport* n'est pas déposée, le Transporteur pourra produire une demande spécifique d'ajustement du cavalier. Sinon, les montants versés au compte d'écart seront accumulés pour disposition dans la demande tarifaire suivante.

³² Dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 63.

En conséquence, la Régie demande au Transporteur de disposer du compte d'écart des revenus de point à point de la façon suivante :

- Lors d'une demande tarifaire pour une année témoin donnée (« *année 1* »), une première prévision des revenus de transport de service de point à point est approuvée sur une base projetée (0 mois réel et 12 mois projetés);
- Lors de la demande tarifaire pour l'année subséquente (« *année 2* »), une prévision révisée est établie pour l'année de base (année 1) sur une base mixte (par exemple 4 mois réels et 8 mois projetés);
- Dans le cas où le Transporteur constate un écart entre les deux prévisions de l'année 1, il enregistre cette variation au compte d'écart;
- Dès l'année 2, afin de calculer l'ajustement nécessaire, le Transporteur répartit le solde du compte d'écart au prorata des besoins projetés des différents services de transport de long terme;
- Cet ajustement, sous forme de cavalier, est alors appliqué au tarif des clients du service de point à point de long terme et à la facture de la charge locale;
- Lors d'une demande tarifaire pour l'année subséquente à l'année 2 (« *année 3* »), l'écart entre le réel de l'année 1 et la prévision révisée de l'année 2 est récupéré en suivant la même méthode;
- À l'année 3, deux écarts s'additionnent, soit la correction finale pour l'année 1 et la correction révisée de l'année 2, afin de former un seul cavalier.

Le cavalier pour l'année 2008, basé sur les données fournies aux pièces B-1, HQT-4, document 3, page 11 et B-1, HQT-13, document 1, page 11, est ainsi établi :

Tableau 2
Établissement du cavalier 2008

Solde projeté du compte d'écart	42 M\$⁽¹⁾
Besoins de transport de la charge locale	35 705 MW
Besoins de transport du service en réseau intégré	0 MW
Besoins de transport du service de point à point annuel	591 MW
Besoins totaux des services de transport de long terme	36 296 MW
Cavalier du service de transport de point à point de long terme (42 M\$) / 36 296 MW	(1,16 \$)/kW/an⁽¹⁾
Cavalier pour la charge locale	(41 417 800 \$)

Note ⁽¹⁾ : Lorsque le solde du compte d'écart est positif (surplus), le cavalier est négatif et vice-versa.

3.4 ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE DE FRAIS REPORTÉS POUR LA REDEVANCE AU FONDS VERT

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver l'établissement d'un compte de frais reportés pour la quote-part éventuelle du Transporteur dans la redevance qu'Hydro-Québec devra effectuer au Fonds vert.

La *Loi modifiant la Loi sur l'Agence de l'efficacité énergétique et la Loi sur la Régie de l'énergie*³³ est entrée en vigueur le 9 novembre 2007. Cette loi a pour effet de ne plus assujettir au paiement de la redevance annuelle au Fonds vert et à la quote-part annuelle payable à l'Agence de l'efficacité énergétique les distributeurs qui acquièrent 25 millions de litres ou plus d'essence, de diesel, de mazout ou de propane d'un raffineur ou d'un importateur, et de ne plus assujettir au paiement de la redevance les distributeurs qui acquièrent du coke de pétrole et du charbon d'un tel raffineur ou importateur.

Malgré ces récents amendements, le Transporteur maintient sa demande de créer un compte de frais reportés pour 2008. Le Transporteur soumet qu'Hydro-Québec pourrait être soumise à la redevance au Fonds vert à titre de personne qui apporte ou fait apporter des

³³ L.Q. 2007, chapitre 19.

combustibles ou carburants au Québec. Dans le prochain dossier tarifaire, la Régie aura l'occasion de remettre en question la pertinence de maintenir ce compte³⁴.

L'AQCIE/CIFQ s'oppose à la création du compte de frais reportés, étant donné l'incertitude qui encadre les redevances payables par le Transporteur. Le GRAME, quant à lui, est favorable à la proposition du Transporteur.

Considérant que le Transporteur n'est pas en mesure de confirmer s'il devra ou non verser une redevance au Fonds vert ni d'évaluer le caractère matériel ou non des sommes en cause le cas échéant, la Régie refuse la demande d'établissement d'un compte de frais reportés pour la redevance au Fonds vert.

4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

4.1 DÉMARCHE D'EFFICIENCE

En réponse aux attentes de la Régie exprimées dans la décision D-2007-08³⁵, le Transporteur a mis en place en 2007 un processus systématique de reddition de comptes sur les actions qui lui permettent d'accroître son efficacité et s'est doté d'un conseiller externe pour encadrer et valider la démarche entreprise.

Le Transporteur résume les objectifs de la démarche en ces termes :

« L'objectif de la démarche d'efficacité est d'accroître la capacité de réalisation de l'organisation en termes de volume, de qualité et d'étendue des activités du Transporteur, donc plus centrée sur ses clients et sur les résultats, le tout afin d'absorber une partie des coûts reliés à la croissance des activités. »³⁶

Le Transporteur mentionne que cette démarche permettra de prioriser les projets ayant le plus d'impact sur l'organisation, de cibler les efforts et les investissements, de s'assurer que les gains seront bien mesurés et captés et enfin, d'évaluer l'atteinte des résultats des différents projets entrepris.

³⁴ NS, volume 8, pages 151 et 152.

³⁵ Dossier R-3605-2006, 20 février 2007, pages 33 et 34.

³⁶ Pièce B-11, HQT-14, document 1, page 15.

Le Transporteur présente ses actions en matière d'efficience sous les quatre thèmes suivants : Optimisation de la maintenance, Optimisation de l'exploitation, Optimisation des projets croissance-pérennité et Optimisation des technologies de l'information. Il identifie également huit chantiers d'efficience :

1. Maintenance;
2. Télémaintenance;
3. Ateliers de remise à neuf;
4. Exploitation;
5. Technologies de l'information (TI);
6. Expertise technique;
7. Planification des investissements;
8. Main d'œuvre.

Le Transporteur mentionne qu'en 2008, il implantera un système de mesures et un mécanisme de suivi des différents chantiers retenus³⁷. Dans le rapport de Raymond Chabot Grant Thornton, il est précisé que les gains d'efficience devront être mesurés selon l'activité réalisée. Des indicateurs spécifiques à chacun des projets seront établis en tenant compte de l'impact des inducteurs de coûts. Ces indicateurs devront être en lien avec les indicateurs de performance organisationnels. Toutefois, le Transporteur mentionne que, puisque la réalisation des actions nécessite certains délais, les bénéfices qu'il prévoit en retirer ne seront pas mesurables dans l'immédiat. L'indicateur de performance retenu afin de juger de ses efforts d'efficience est l'indicateur *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau*³⁸.

L'ACEF de Québec recommande que le Transporteur adopte une culture entrepreneuriale axée sur l'amélioration continue et significative de sa performance et de la satisfaction de sa clientèle. La Régie doit pallier l'absence de pressions concurrentielles en fixant des cibles plus ambitieuses de gains de productivité pour le Transporteur. Par ailleurs, l'intervenante insiste sur le caractère durable que doivent revêtir les gains de productivité. Ces derniers ne doivent pas refléter des réductions temporaires suivies d'un rattrapage ultérieur de coûts.

Selon l'AIEQ, la démarche d'efficience initiée par le Transporteur en 2007 permettra des gains de productivité additionnels à la suite de la mise en œuvre du plan d'efficience. Ces gains permettront de rationaliser davantage les CNE sans affecter la qualité du service offert. L'intervenante souligne que ce n'est que par une identification, au préalable, de pistes d'amélioration que des gains de productivité réels et permanents peuvent être réalisés. Une

³⁷ Pièce B-11, HQT-14, document 1, page 15.

³⁸ NS, volume 2, page 164.

rationalisation arbitraire des coûts peut, au contraire, entraîner des résultats pervers à moyen terme, en faisant apparaître des résultats souvent préoccupants dus au report d'activités essentielles et le besoin de programmes de rattrapage. L'intervenante recommande que le prochain dossier tarifaire du Transporteur fasse état des gains escomptés.

L'UMQ soumet que le premier élément à mettre en place est la définition de ce qui sera considéré comme un gain d'efficacité. Elle propose que le mode de mesure soit basé sur les gains « incrémentiels ». Selon l'intervenante, l'indicateur global *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau* ne permet pas, à lui seul, de mesurer les gains en dollars des initiatives spécifiques du Transporteur. L'UMQ recommande de retenir, en plus de cet indicateur global, une mesure sectorielle permettant d'identifier les gains d'efficacité de façon plus spécifique.

La Régie accueille favorablement la démarche globale et structurée mise en œuvre par le Transporteur ainsi que les huit chantiers proposés. À terme, tous les processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service devront avoir été traités.

La Régie s'attend à ce que le Transporteur fasse rapport, dans ses prochains dossiers tarifaires, d'une part, des objectifs quantitatifs identifiés en termes de gains d'efficacité pour chacun des projets ou chantiers et, d'autre part, des résultats obtenus à la suite de la réalisation des mesures. Le Transporteur devra ainsi rendre compte de façon transparente, entre autres, sur :

- La description des processus analysés;
- Les cibles fixées en matière d'amélioration de l'efficacité;
- La méthode de mesure quantitative des gains anticipés;
- Les résultats quantitatifs et qualitatifs obtenus et la nature récurrente ou temporaire de ces gains;
- Le lien entre ces résultats et les demandes de budget dans les divers dossiers tarifaires.

4.2 ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2008, des dépenses totales de 1 544,8 M\$ excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications dans la base de tarification. Comparativement aux dépenses nécessaires à la prestation du service de l'année autorisée 2007, établies à 1 488,9 M\$, la progression en 2008 se chiffre à 55,9 M\$, soit

3,8 %. Par rapport aux données historiques de 2006, l'augmentation est de 93,5 M\$ soit 6,4 %. En considérant l'année de base 2007, constituée de 4 mois réels et 8 mois projetés, l'écart est de 30,6 M\$, soit 2,0 %.

Tableau 3
Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2006-2008

(en millions de dollars)	2007	2006	2007	2008	2008	2008	Variation 2008 (*) - 2007 autorisé		Variation 2008 (*) - 2006 année historique	Variation 2008 (*) - 2007 année de base
	autorisé	année	année	excluant	impact	année	M\$	%	%	%
	D-2007-08	historique	de base	télécoms	télécoms	témoin				
Charges nettes d'exploitation										
Charges brutes directes		496,7	509,1	525,8	0,4	526,2			5,9%	3,3%
Charges de services partagés		362,4	373,7	381,9	(80,3)	301,6			5,4%	2,2%
Coûts capitalisés		(109,7)	(110,9)	(111,3)		(111,3)			1,5%	0,4%
Facturation interne émise		(39,1)	(35,9)	(36,6)		(36,6)			-6,4%	1,9%
	711,3	710,3	736,0	759,8	(79,9)	679,9	48,5	6,8%	7,0%	3,2%
Autres charges										
Achats services de transport	20,9	19,3	20,0	20,0		20,0	(0,9)	-4,3%	3,6%	0,0%
Achats d'électricité	6,8	6,2	6,2	6,3		6,3	(0,5)	-7,4%	1,6%	1,6%
Amortissement, déclassement	558,0	534,4	566,6	587,7	71,3	659,0	29,7	5,3%	10,0%	3,7%
Taxes	164,6	160,1	158,7	143,8	2,7	146,5	(20,8)	-12,6%	-10,2%	-9,4%
Autres revenus de facturation interne					(42,6)	(42,6)	0,0			
	750,3	720,0	751,5	757,8	31,4	789,2	7,5	1,0%	5,2%	0,8%
Frais corporatifs	35,2	30,6	34,6	34,4		34,4	(0,8)	-2,3%	12,4%	-0,6%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(5,9)	(6,6)	(5,9)	(5,2)		(5,2)	0,7	-11,9%	-21,2%	-11,9%
Facturation externe	(2,0)	(3,0)	(2,0)	(2,0)		(2,0)	0,0	0,0%	-33,3%	0,0%
Total	1 488,90	1 451,30	1 514,20	1 544,80	(48,5)	1 496,30	55,90	3,8%	6,4%	2,0%

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-5, document 2, pages 3-4

(*) : excluant télécommunications

4.3 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Les CNE s'élèvent pour l'année témoin 2008 à 759,8 M\$, incluant le budget spécifique additionnel demandé par le Transporteur de 15 M\$ en 2008, mais excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications dans la base de tarification.

Par rapport à l'année autorisée 2007, l'augmentation prévue en 2008 est de 48,5 M\$, soit 6,8 %. Comparativement aux données historiques de 2006, l'augmentation est de 49,5 M\$,

soit 7,0 %. Enfin, le montant de l'année projetée est en hausse de 23,8 M\$ par rapport à l'année de base 2007, soit 3,2 %.

Les CNE représentent 49,2 % des dépenses nécessaires à la prestation du service. Elles constituent, de plus, un poste de dépenses directement sous le contrôle du Transporteur.

4.3.1 CHARGES BRUTES DIRECTES

Les charges brutes directes de 2008 sont projetées à 525,8 M\$, représentant une hausse de 16,7 M\$ ou de 3,3 % par rapport à l'année de base 2007. Par rapport au montant historique de 2006, l'écart se chiffre à 29,1 M\$, soit 5,9 %. Ces charges sont constituées de la masse salariale, et des autres charges directes relatives à la réalisation des activités de transport d'électricité.

Tableau 4
Évolution des charges brutes directes 2006-2008

(en millions de dollars)	2006	2007	2008	2008	2008	Variation 2008 (*) - 2006		Variation 2008 (*) -	
	année	année	excluant	impact	année	année historique		2007 année de base	
	historique	de base	télécoms	télécoms	témoin	M\$	%	M\$	%
Masse salariale									
Salaire de base	225,4	235,7	243,8		243,8	18,4	8,2%	8,1	3,4%
Temps supplémentaire	29,6	27,6	28,3		28,3	(1,3)	-4,4%	0,7	2,5%
Primes et revenus divers	23,9	22,3	22,8		22,8	(1,1)	-4,6%	0,5	2,2%
<i>Régime d'intéressement corporatif</i>	8,4	6,9	7,0		7,0	(1,4)	-16,7%	0,1	1,4%
<i>Régime de gestion de la performance</i>	3,1	2,8	2,9		2,9	(0,2)	-6,5%	0,1	3,6%
<i>Autres</i>	12,4	12,6	12,9		12,9	0,5	4,0%	0,3	2,4%
Avantages sociaux	92,0	94,0	87,6		87,6	(4,4)	-4,8%	(6,4)	-6,8%
<i>Charge de retraite</i>	45,5	48,2	40,7		40,7	(4,8)	-10,5%	(7,5)	-15,6%
<i>Autres</i>	35,0	35,5	36,8		36,8	1,8	5,1%	1,3	3,7%
<i>Avantages complémentaires-retraités</i>	11,5	10,3	10,1		10,1	(1,4)	-12,2%	(0,2)	-1,9%
	370,9	379,6	382,5		382,5	11,6	3,1%	2,9	0,8%
Autres charges directes									
Dépenses de personnel et indemnité	12,8	10,5	10,7		10,7	(2,1)	-16,4%	0,2	1,9%
Services externes	48,1	49,1	57,6		57,6	9,5	19,8%	8,5	17,3%
Stocks, achats de bien, ressources financières location et autres	69,0	71,7	76,8	0,4	77,2	7,8	11,3%	5,1	7,1%
	129,9	131,3	145,1	0,4	145,5	15,2	11,7%	13,8	10,5%
Récupération des coûts	(4,1)	(1,8)	(1,8)		(1,8)	2,3	-56,1%	-	0,0%
Total	496,7	509,1	525,8	0,4	526,2	29,1	5,9%	16,7	3,3%

Tableau établi à partir des pièces B-1, HQT-5, document 1, page 4 et B-1, HQT-6, document 2, pages 6-7

(*) : excluant télécommunications

Par rapport à l'année de base 2007, la hausse du montant des salaires de base des employés est de 8,1 M\$ ou de 3,4 %. Au cours de la période 2006-2008, ce montant a augmenté de 18,4 M\$, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 4,1 %. Le Transporteur attribue cette hausse aux augmentations accordées en vertu des conventions collectives de travail signées, à la croissance de l'effectif en équivalent temps complet annuel, aux progressions salariales et à la mise en place des plans d'évaluation des emplois permettant à Hydro-Québec de respecter ses obligations découlant de la *Loi sur l'équité salariale*³⁹.

Les primes et revenus divers totalisent 22,8 M\$ pour l'année témoin 2008, en hausse de 0,5 M\$ par rapport à l'année de base 2007 et en baisse de 1,1 M\$ par rapport à l'année historique 2006.

Les charges relatives aux avantages sociaux totalisent 87,6 M\$ en 2008. Comparées à celles de l'année de base 2007, ces charges représentent une baisse de 6,4 M\$ ou de 6,8 %. En baisse de 4,4 M\$ par rapport à l'année historique 2006, ces charges décroissent essentiellement en raison de la baisse prévue de 4,8 M\$ du coût de retraite.

Régimes de rémunération variable

Deux régimes de rémunération variable sont en vigueur à Hydro-Québec : le Régime de gestion de la performance des cadres et le Régime d'intéressement des employés syndiqués.

Le régime de gestion de la performance se chiffre à 2,9 M\$. Il vise le personnel non régi par des conventions collectives de travail. Il comporte un volet corporatif et un volet individuel. Le boni du volet corporatif est conditionnel à l'atteinte d'un déclencheur financier, soit le niveau de bénéfice net visé approuvé par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il y a versement d'un boni dont le montant dépend du degré d'atteinte des résultats spécifiques de la division. Le niveau du boni du volet individuel dépend du degré d'atteinte des objectifs individuels.

Le régime d'intéressement se chiffre à 7,0 M\$. Il vise le personnel régi par des conventions collectives de travail. Il s'appuie sur le même déclencheur financier que le régime de gestion de la performance. Toutefois, s'il y a versement d'un boni, le montant dépend du degré d'atteinte des résultats du président directeur général (PDG) d'Hydro-Québec, qui sont un composite des résultats des divisions et des unités corporatives selon une moyenne pondérée.

³⁹ L.R.Q., chapitre E-12.001.

De plus, le régime d'intéressement prévoit, depuis 2004, le versement d'un boni additionnel de 1,5 % lié à l'atteinte du bénéfice net visé par Hydro-Québec.

Hydro-Québec a avisé les syndicats représentant ses employés que les paramètres du régime d'intéressement constitueront un enjeu lors des prochaines négociations de conventions collectives de travail prévues en 2009 et 2010 selon les unités syndicales.

Pour répondre à la demande formulée par la Régie dans la décision D-2005-50⁴⁰, le Transporteur a incorporé, dans ses objectifs corporatifs de l'année 2007, un objectif portant sur les CNE par rapport à la capacité planifiée du réseau.

La Régie prend acte du fait que les paramètres du régime d'intéressement constitueront un enjeu lors des prochaines négociations de conventions collectives de travail. Elle réitère, à cet égard, les demandes qu'elle formulait dans le dernier dossier tarifaire, dont celle de présenter, lors du prochain dossier tarifaire, ses objectifs et ses orientations en matière de régimes de rémunération variable⁴¹.

Coût de retraite

Le coût de retraite du Transporteur passe d'un montant de 45,5 M\$ en 2006 à une projection de 48,2 M\$ en 2007 et de 40,7 M\$ en 2008. Le Transporteur explique la baisse du coût de retraite au cours de la période 2006-2008 principalement par la variation des taux d'intérêt à long terme constatée sur les marchés entre 2005 et 2007.

Autres charges directes

Les autres charges directes représentent en moyenne près de 28 % du total des charges brutes directes projetées pour 2008. En hausse de 15,2 M\$, elles passent de 129,9 M\$ en 2006 à 145,1 M\$ en 2008. Cette augmentation s'explique principalement par l'ajout, à partir de 2007, d'un budget spécifique.

Par rapport à l'année de base 2007, le montant des autres charges directes présente un écart qui se chiffre à 13,8 M\$.

⁴⁰ Dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, page 34.

⁴¹ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 23.

Budget spécifique

Selon le Transporteur, un budget spécifique de 33 M\$ par année serait requis pour réaliser les activités nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu, à la protection de l'environnement, ainsi que pour les travaux en efficacité énergétique. Cependant, dans le but de limiter la croissance de ses charges brutes directes, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître, pour l'année témoin 2008, un budget spécifique additionnel de 15 M\$ par rapport à l'année de base 2007. Pour les autres besoins qu'il a identifiés, le Transporteur prévoit optimiser ses activités de maintenance et étaler le coût d'autres activités dans le temps.

Tableau 5
Budget spécifique nécessaire

(en millions de dollars)

		2007	2008	2008
	Requis par an		Budget Additionnel	Budget Cumulatif
Fiabilité et continuité de service	22	5	8	13
Maint. Systématique	10	5	5	10
Avis de maintenance	4			
Maîtrise de la végét.	8		3	3
Protection de l'environnement	7		5	5
Bassins et séparateurs	5			
Caractérisations des sites	2			
Efficacité énergétique	4		2	2
Total	33	5	15	20

Source : Pièce B-1, HQT-6, document 2, page 18

Fiabilité et continuité de service

Ce poste de dépenses comprend les activités de maintenance (maintenance systématique et avis de maintenance) et les activités de maîtrise de la végétation.

Les activités de maintenance permettent d'assurer la disponibilité, la fiabilité et la pérennité des équipements du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur mentionne que, durant la période 2002-2006, le nombre total d'heures réalisées en maintenance systématique des appareillages électriques et des automatismes a

diminué de près de 30 % alors que les interruptions de service occasionnées par des bris d'équipements ont presque doublé. Pour corriger la situation actuelle, un budget additionnel de 5 M\$ est demandé pour l'année témoin 2008.

Par ailleurs, le Transporteur désire accroître ses activités de maîtrise de la végétation. Il constate depuis plusieurs années une dégradation importante de l'état des emprises. Au cours des dernières années, un budget annuel moyen d'environ 12 M\$ a été consacré à cette activité.

Afin d'appliquer efficacement le concept de maîtrise de la végétation et amorcer un rattrapage de l'activité, une somme additionnelle de 8 M\$ en services externes est nécessaire à ce seul chapitre. Par contre, compte tenu de la charge de travail qui lui serait associée, combinée à la capacité de réalisation, un budget de 3 M\$ en services externes est prévu en 2008. Le Transporteur exercera un suivi régulier des résultats de ses efforts accrus en maîtrise de la végétation.

Protection de l'environnement

Pour l'année témoin 2008, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique additionnel de 5 M\$ pour la protection de l'environnement.

À la suite d'un diagnostic des systèmes de récupération d'huile protégeant l'appareillage électrique, des priorités ont été établies afin d'améliorer l'état de ces équipements. De plus, des efforts de caractérisation doivent être déployés afin d'établir systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. En moyenne, 20 sites par année doivent être caractérisés. Un budget additionnel de 7 M\$ serait requis pour réaliser ces interventions, mais le Transporteur demande un budget de 5 M\$.

Efficacité énergétique

Pour l'année témoin 2008, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique additionnel de 2 M\$ pour la réalisation de travaux liés à l'efficacité énergétique.

Le Transporteur s'est engagé dans son Plan stratégique 2006-2010 à élaborer et mettre en application un plan d'action pour réduire la consommation énergétique de ses bâtiments de postes et administratifs. La réalisation de travaux liés à l'efficacité énergétique nécessite 16 M\$ sur 5 ans, dont 2 M\$ en 2008. Selon les modalités du programme *Plan global*

d'efficacité énergétique (PGÉE) de Hydro-Québec Distribution (le Distributeur), l'implantation des mesures identifiées par le Transporteur pourrait être admissible à un appui financier de celui-ci.

L'ACEF de Québec n'est pas convaincue du bien-fondé des hausses de dépenses de maintenance, considérant la hausse des dépenses en investissement en maintien des actifs et la volonté du Transporteur d'améliorer l'efficacité de ses procédés de maintenance.

L'AIEQ, la FCEI, et OC recommandent de reconnaître le budget spécifique additionnel au montant de 15 M\$ pour 2008.

L'AQCIE/CIFQ suggère à la Régie de refuser seulement le budget de 3 M\$ demandé par le Transporteur pour la maîtrise de la végétation. L'AQCIE/CIFQ est préoccupé par le retard pris par le Transporteur dans la gestion des activités de rattrapage qui seront requises à partir de l'année 2009. Selon l'intervenant, le Transporteur doit être tenu responsable pour ce retard, car c'est à lui que revient la tâche de s'assurer de préserver la qualité du service. En conséquence, il recommande à la Régie de rendre l'actionnaire responsable pour les activités de rattrapage si ces dernières résultent de décisions négligentes ou non responsables dans le passé. Quelle que soit la décision de la Régie, l'AQCIE/CIFQ recommande d'ordonner au Transporteur de faire état du suivi du rattrapage requis lors des prochains dossiers tarifaires.

Le GRAME recommande à la Régie d'accepter en totalité la demande du Transporteur concernant le budget spécifique de 33 M\$.

Selon l'UMQ, le budget spécifique de 15 M\$ demandé par le Transporteur devrait être reconnu pour 2008 seulement. Pour les années subséquentes, le Transporteur devrait présenter de tels besoins ainsi que les raisons de leur évolution sans référence à un budget spécifique.

En ce qui concerne les préoccupations émises par l'AQCIE/CIFQ, la Régie note qu'il n'y a pas suffisamment d'éléments en preuve pouvant amener la Régie à conclure que le Transporteur a fait preuve de négligence et qu'en conséquence, l'actionnaire doit en être tenu responsable. Elle est néanmoins sensible au point soulevé par l'intervenant. Ainsi, lors de la préparation des budgets soumis pour autorisation, il importe que le Transporteur prenne les mesures nécessaires afin d'éviter tout report indu aux générations suivantes.

Sur la base de la preuve soumise par le Transporteur, la Régie accepte les montants demandés à titre de budget spécifique, soit 5 M\$ découlant des mesures entreprises en 2007 et un montant additionnel de 15 M\$ pour 2008.

Pour les prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de présenter :

- **Un rapport de suivi des activités réalisées;**
- **Une analyse des montants réels encourus par rapport aux montants budgétés par groupe de dépenses, incluant une quantification et une justification des éléments exceptionnels;**
- **Le budget proposé selon les besoins à combler.**

4.3.2 CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

Les principaux fournisseurs de services partagés du Transporteur sont le groupe Technologie, le Centre de services partagés (CSP) et les unités corporatives.

En excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications dans la base de tarification, les charges de services partagés représentent un montant de 381,9 M\$ pour l'année témoin 2008, soit une hausse de 19,5 M\$ ou 5,4 % entre 2006 et 2008. Par rapport à l'année de base 2007, l'augmentation se chiffre à 8,2 M\$ ou 2,2 %.

Tableau 6
Évolution des charges de services partagés 2006-2008

(en millions de dollars)	2006	2007	2008	2008	2008	Variation 2008 (*) - 2006		Variation 2008 (*) - 2007 année de base	
	année	année	excluant	impact	année	M\$	%	M\$	%
	historique	de base	télécoms	télécoms	témoin				
Groupe Technologie									
Télécommunications de service	25,9	26,4	25,5		25,5	(0,4)	-1,5%	(0,9)	-3,4%
Télécommunications spécialisées	124,1	126,3	126,8	(60,8)	66,0	2,7	2,2%	0,5	0,4%
Innovation	12,6	14,4	13,8		13,8	1,2	9,5%	(0,6)	-4,2%
Rendement sur les actifs du fournisseur	13,7	16,1	22,3	(19,5)	2,8	8,6	62,8%	6,2	38,5%
	176,3	183,2	188,4	(80,3)	108,1	12,1	6,9%	5,2	2,8%
Centre de services partagés									
Approvisionnement et services	88,7	91,5	93,2		93,2	4,5	5,1%	1,7	1,9%
Technologie de l'information	11,6	16,5	17,8		17,8	6,2	53,4%	1,3	7,9%
Rendement sur les actifs du fournisseur	2,7	2,3	2,2		2,2	(0,5)	-18,5%	(0,1)	-4,3%
	103,0	110,3	113,2	-	113,2	10,2	9,9%	2,9	2,6%
Unités corporatives									
Services financiers	6,5	5,9	6,0		6,0	(0,5)	-7,7%	0,1	1,7%
Ressources humaines	8,2	8,3	8,6		8,6	0,4	4,9%	0,3	3,6%
Sécurité	15,7	16,5	15,3		15,3	(0,4)	-2,5%	(1,2)	-7,3%
Contentieux et autres	2,3	2,6	2,6		2,6	0,3	13,0%	-	0,0%
	32,7	33,3	32,5	-	32,5	(0,2)	-0,6%	(0,8)	-2,4%
Hydro-Québec Équipement	14,4	11,8	12,2		12,2	(2,2)	-15,3%	0,4	3,4%
Hydro-Québec Production									
Maintenance et exploitation des installations	17,4	17,1	17,4		17,4	-	0,0%	0,3	1,8%
Espaces nordiques	7,0	7,0	7,1		7,1	0,1	1,4%	0,1	1,4%
Autres	1,5	0,5	0,4		0,4	(1,1)	-73,3%	(0,1)	-20,0%
	25,9	24,6	24,9	-	24,9	(1,0)	-3,9%	0,3	1,2%
Hydro-Québec Distribution									
Refacturation des espaces	9,6	9,4	9,6		9,6	-	0,0%	0,2	2,1%
Autres	1,5	1,1	1,1		1,1	(0,4)	-26,7%	-	0,0%
	11,1	10,5	10,7	-	10,7	(0,4)	-3,6%	0,2	1,9%
Ajustements divers et montants non répartis	(1,0)	-	-		-	1,0	-100,0%	-	
Total	362,4	373,7	381,9	(80,3)	301,6	19,5	5,4%	8,2	2,2%

Tableau établi à partir des pièces B-1, HQT-5, document 2, page 4 et B-1, HQT-6, document 3, page 5

(*) : excluant télécommunications

Le Transporteur a utilisé, pour la projection de ces charges en 2008, les ententes qu'il a négociées avec ses fournisseurs pour l'année 2007, augmentées d'une inflation ne dépassant pas 2 %. Ces charges tiennent également compte d'éléments spécifiques tels que le coût de retraite, la sécurisation des installations et les interventions sur des équipements d'automatismes du réseau de transport. De l'avis du Transporteur, il s'agit des hypothèses les plus réalistes et probables au moment de la préparation du présent dossier tarifaire.

Groupe Technologie

Pour l'année témoin 2008, le Transporteur projette un montant de 188,4 M\$ pour le groupe Technologie, excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification, ce qui représente 6,5 % de plus que le montant autorisé 2007. En incluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications, le montant demandé est de 100,8 M\$.

Dans son analyse sur l'impact de la réglementation des actifs de télécommunications, le Transporteur conclut qu'il n'y a aucune différence sur les revenus requis, que les actifs du groupe Technologie soient réglementés ou non :

« La différence financière entre les contextes non réglementé et réglementé est que les divers éléments du coût du service du Transporteur seront modifiés sans que ce dernier en subisse de véritable préjudice au bout du compte. »⁴²

Concernant le groupe Technologie, la Régie, dans sa décision D-2007-08, précisait :

« Étant donné le caractère insuffisant de la preuve à l'appui des montants projetés et du fait que près de 25 % de ses charges nettes reliées à des activités spécialisées sont transférées depuis février 2006 à une entité affiliée qui n'est soumise à aucune forme de concurrence, la Régie autorise un montant de 176,9 M\$ au titre des charges reliées aux activités de télécommunications transférées au groupe Technologie. Ce montant est basé sur les dépenses réelles de 2005 ajustées d'une inflation annuelle de 2 %.

Elle demande que la description des montants facturés par le groupe Technologie dans le prochain dossier tarifaire comprenne une ventilation détaillée des diverses rubriques de ses charges de télécommunications avec justifications des variations sous chaque rubrique. La présentation devra également permettre de comparer diverses formules de prix avec celle prévue aux règles de facturation interne existantes, y incluant des alternatives portant sur un horizon pluriannuel. Le Transporteur devra également faire part des économies d'échelle réalisables à court et à moyen terme et des mesures incitatives proposées afin de contrôler l'évolution de ses charges de télécommunications. »⁴³

⁴² Pièce B-1, HQT-8, document 1, page 28.

⁴³ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 29.

Le Transporteur, jugeant le contexte réglementaire différent compte tenu de sa demande d'intégration des actifs de télécommunications dans sa base de tarification, n'a pas jugé utile de justifier chacune des augmentations demandées sous chaque rubrique⁴⁴. Il mentionne avoir négocié des ententes client-fournisseur comprenant des clauses d'efficience.

Le montant projeté par le Transporteur pour le groupe Technologie en 2008 représente une croissance élevée par rapport tant au montant réel 2006 qu'au montant autorisé 2007. La Régie juge que les dépassements dans les charges du groupe Technologie pour l'année de base 2007 et l'année témoin 2008 ne sont pas justifiés de façon adéquate compte tenu des exigences formulées à la dernière décision. Par ailleurs, les préoccupations émises dans cette décision concernant la croissance élevée de ce poste de dépenses et le fait que l'entité groupe Technologie est une entité qui n'est soumise à aucune forme de concurrence demeurent.

Pour ces motifs et tel que précisé dans la section 5.1 de cette décision, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, des données sur une base de coût de service avec justification des variations significatives, afin de lui permettre de poser un jugement éclairé sur le caractère juste et raisonnable des charges du groupe Technologie.

Programme de sécurisation des installations

Le Transporteur prévoit un montant de 16,3 M\$ pour le programme de sécurisation des installations en 2008, représentant une hausse de 3,0 M\$ par rapport au montant autorisé en 2007. Par rapport au montant historique de 2006, il s'agit d'une baisse de 2,3 M\$.

⁴⁴ Pièce B-22, HQT-14, document 12, page 10.

Tableau 7
Évolution des charges de services partagés concernant le
programme de sécurisation des installations 2006-2008

(en millions de dollars)

	Année	(R-3605-2006)		Variation
	Historique	Année témoin	Année Témoin	
	2006	2007	2008	2007-2008
Unités Corporatives	12,3	7,2	12,7	5,5
HQ Équipement	4,9			
HQ Production		6,1		(6,1)
Groupe Technologie	1,4		1,4	1,4
Groupe ressources humaines et services partagés			2,2	2,2
Total	18,6	13,3	16,3	3,0

Tableau établi à partir des pièces B-1, HQT-6, document 3, page 16 et B-11, HQT-14, document 1, page 32

Le montant facturé par Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) est nul pour l'année témoin 2008, enregistrant ainsi une baisse de 6,1 M\$ par rapport au montant 2007. Cette baisse intervient à la suite de l'ajout, par le Transporteur, en 2007, de la centrale d'alarme de Trois-Rivières à sa base de tarification. Cette centrale n'est plus exploitée par le Producteur, mais plutôt par le groupe Technologie et le CSP. Pour l'année témoin 2008, une facturation au Transporteur de 3,6 M\$ est ainsi prévue par le groupe Technologie et le CSP.

Le Transporteur prévoit en 2008 un montant de 12,7 M\$ pour des frais de gardiennage facturés par l'unité corporative. Ce montant représente une hausse de 5,5 M\$ par rapport au montant 2007. Cette augmentation, estimée à 5,9 M\$ pour l'exercice 2007 et reconduite pour l'exercice 2008, provient essentiellement d'une opération spéciale de sécurisation. Cette opération est réalisée dans le but de pallier à l'augmentation des vols de métaux et aux menaces de malversations.

L'ACEF de Québec se questionne sur la hausse des dépenses de sécurisation de 3 M\$ depuis 2007 alors que l'évolution de la facturation des travaux pour la sécurisation des installations pour d'autres unités ou services passe de 6,7 M\$ en 2006 à 1,3 M\$ en 2008, soit une baisse de 81 %.

La Régie reconnaît le montant projeté des frais de sécurisation des installations de 16,3 M\$ à titre de charges nécessaires à la prestation du service, la hausse s'expliquant essentiellement par l'opération spéciale de sécurisation dans le but de pallier à l'augmentation de vols de métaux et aux menaces de malversations.

Cependant, la Régie est d'avis que, lorsqu'il y a des transferts d'actifs entre le Transporteur et ses affiliés, la documentation et la justification de tels transferts doivent faire partie de la preuve initiale du Transporteur et ce, en toutes circonstances.

4.3.3 COÛTS CAPITALISÉS

Les coûts capitalisés, au montant de 111,3 M\$ pour l'année témoin 2008, sont déduits des charges brutes directes et des charges brutes de services partagés afin d'imputer aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels en cours du Transporteur leur juste part des coûts encourus. Ainsi, ces coûts seront rajoutés à la base de tarification une fois les projets mis en exploitation.

Le Transporteur souligne que le rythme des investissements des années 2001 à 2003 n'est pas représentatif de la réalité actuelle des investissements. Il mentionne que les coûts capitalisés font partie d'une gestion globale des CNE⁴⁵.

L'ACEF de Québec suggère que la Régie suive de plus près les écarts entre les coûts capitalisés présentés sous les charges et ceux récupérés dans la base de tarification lors des mises en exploitation, afin de s'assurer que les coûts liés aux investissements qui seront intégrés dans la base de tarification sont bien en lien avec les coûts capitalisés que l'on retranche des coûts d'exploitation.

L'intervenante recommande qu'il y ait un mécanisme de conciliation entre les coûts capitalisés et les valeurs des immobilisations des mises en service⁴⁶. Cela requiert que le système comptable différencie les ressources et coûts alloués à l'exploitation de ceux alloués aux investissements. De plus, le Transporteur devrait apporter une correction lorsqu'il y a des écarts de taux de prestation et des coûts capitalisés qui amènent une surestimation du revenu requis.

⁴⁵ Pièce B-1, HQT-6, document 4, page 6.

⁴⁶ Pièce C-2-3, ACEF, page 30.

Dans la décision D-2007-08, la Régie demandait au Transporteur de présenter, dans le présent dossier tarifaire, l'évolution annuelle, depuis 2001, des coûts capitalisés, incluant un tableau des montants projetés ou budgétés et des montants réels⁴⁷. Cette information est reproduite ci-dessous.

Tableau 8
Évolution de coûts capitalisés
2001-2008

(en millions de dollars)

	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	2007	2008
	Réel	Budget	Réel	Budget	Réel	Budget	Réel	Budget	Réel	Budget	Réel	Budget	année de base	autorisé	année témoin
Masse salariale	246,2	249,4	254,1	246,4	272,5	252,6	300,6	299,4	345,5	306,0	370,9	378,9	379,6		382,5
Coûts capitalisés	(63,8)	(63,2)	(68,5)	(57,0)	(83,8)	(63,5)	(84,0)	(79,2)	(92,6)	(79,2)	(109,7)	(102,1)	(110,9)	(106,1)	(111,3)
Écart en (\$)		(0,6)		(11,5)		(20,3)		(4,8)		(13,4)		(7,6)		(4,8)	
Écart en (%)		0,9%		20,2%		32,0%		6,1%		16,9%		7,4%		4,5%	
Moyenne des écarts 2001-2006		13,9%													
Écart anticipé pour 2007		4,5%													

Tableau établi à partir des pièces B-1, HQT-6, document 4, page 6-7 et B-11, HQT-14, document 1, page 33

La Régie constate que la projection des coûts capitalisés (budget) a été inférieure au montant réel pour chacune des années entre 2001 et 2006. L'écart moyen est de 13,9 % pour l'ensemble de la période considérée.

La Régie ne retient pas l'explication du Transporteur selon laquelle l'examen des coûts capitalisés s'effectue dans un contexte de gestion globale⁴⁸. Dans le cadre réglementaire actuel, la Régie examine, dans un premier temps, le caractère raisonnable de la projection des charges brutes d'exploitation. Elle examine ensuite la projection des coûts capitalisés. Les charges nettes sont une résultante de ces deux opérations distinctes.

Tel que précisé dans sa décision D-2007-08⁴⁹, lorsque les montants de coûts capitalisés sont sous-estimés, il se crée un avantage direct pour le Transporteur puisque la dépense d'exploitation de fin d'année est réduite d'autant, alors que les montants ont été collectés dans les tarifs. Dans ce contexte, la Régie estime que le Transporteur doit démontrer que ses projections sont les plus justes possible.

⁴⁷ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 31.

⁴⁸ NS, volume 2, page 214.

⁴⁹ Dossier R-3605-2006, 20 février 2007, pages 30 et 31.

En l'espèce, la Régie n'est pas satisfaite des explications fournies par le Transporteur, tant en regard de la méthodologie utilisée pour établir les coûts capitalisés qu'en regard de la source ou l'origine des écarts importants observés avec les données réelles au fil des ans. La Régie constate que le Transporteur a sous-estimé les coûts capitalisés au cours de chacune des années depuis 2001. De plus, il n'a pas démontré que la projection pour 2008 était plus fiable que celle des années passées. En conséquence, la Régie procède à un ajustement de la projection du Transporteur.

Considérant le niveau de sous-estimation moyen entre 2001 et 2006 et le niveau de sous-estimation de 4,5 % anticipé à partir des données en preuve pour l'année 2007, la Régie ajuste à la hausse la projection des coûts capitalisés. L'ajustement retenu pour l'année témoin 2008 correspond à 5 % du montant prévu et s'élève à 5,6 M\$.

La Régie reconnaît ainsi un montant de 116,9 \$ au titre des coûts capitalisés pour l'année témoin 2008.

4.3.4 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant global des CNE de 759,8 M\$, excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications à sa base de tarification.

La croissance des CNE entre 2006 et 2008 est de 49,5 M\$⁵⁰ et les éléments essentiels de cette croissance sont présentés à la pièce B-1, HQT-6, document 1⁵¹.

Le Transporteur est d'avis que la Régie doit, notamment, déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service. Cette détermination s'effectue sur la base de la preuve qui est présentée à la Régie, par l'exercice d'un jugement sur le caractère nécessaire des dépenses pour fournir adéquatement le service et non pas par l'application de formules d'indexation ou de détermination arbitraire du niveau souhaité de dépenses⁵².

Dans le dernier dossier tarifaire, le Transporteur mentionnait que les augmentations de charges d'exploitation étaient dues aux éléments incontrôlables de coûts se limitant, en 2007, aux coûts de retraite et de programme de sécurisation du réseau⁵³. Dans le présent

⁵⁰ Voir tableau 3 de la section 4.2.

⁵¹ Page 11, tableau 3.

⁵² NS, volume 8, pages 59 et 60.

⁵³ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 31.

dossier, le Transporteur indique qu'il désirait faire ressortir qu'au cours des dernières années, les coûts de retraite et de sécurisation des installations étaient très importants et qu'il s'attendait à ce que leur évolution se stabilise. Le Transporteur ajoute que la variation de ces coûts entre 2006 et 2008 est moindre que dans les années passées.

Le Transporteur présente, enfin, une analyse de l'évolution des CNE en fonction de la capacité planifiée du réseau selon deux scénarios, soit avec et sans les coûts de retraite et de sécurisation⁵⁴.

L'ACEF de Québec soutient que, même en incluant le budget spécifique, les CNE devraient se situer à 719,0 M\$ pour l'année 2008, soit 40,8 M\$ de moins que le montant demandé par le Transporteur dans le présent dossier. L'intervenante croit que le niveau des charges autorisées par la Régie pour 2007 doit servir de point de départ pour décider du niveau acceptable de hausse des charges d'exploitation. Selon l'intervenante, les entités réglementées devraient avoir des objectifs en termes de gain de productivité et d'efficience similaires aux divisions non réglementées. De plus, les gains d'efficience annuels proposés de 1 % sont faibles, comparés aux gains de productivité rencontrés dans l'économie canadienne.

L'AIEQ considère que la demande du Transporteur relative aux CNE pour l'année témoin 2008 de 759,8 M\$, est non seulement nécessaire, mais représente un strict minimum pour permettre à ce dernier d'assumer ses responsabilités. En parallèle, l'AIEQ recommande que le Transporteur prenne tous les moyens à court terme pour lever les contraintes qui empêchent de réaliser des activités vitales pour une exploitation adéquate du réseau.

L'AQCIE/CIFQ, la FCEI et OC sont également d'avis que le montant des charges autorisées pour l'année 2007 devrait servir comme point de départ pour déterminer la croissance des CNE.

L'AQCIE/CIFQ propose que les CNE soient fixées à 721,9 M\$ ou 734,8 M\$ pour 2008, selon que la Régie rejette ou accepte le budget régulier pour la maîtrise de la végétation de 12,9 M\$. Afin de bien en évaluer la croissance, l'intervenant soutient qu'il y a lieu de déduire des CNE les coûts de charge de retraite, de sécurisation ainsi que les coûts capitalisés et la facturation interne. Le montant des CNE ainsi obtenu se trouve davantage sous le contrôle direct du Transporteur.

⁵⁴ Pièce B-1, HQT-6, document 1, pages 7 et 8.

La FCEI propose des CNE de 740,1 M\$ pour l'année témoin 2008, incluant les budgets spécifiques. L'intervenante considère que la Régie a déjà statué sur les charges de retraite et de sécurisation des installations, que ces éléments font partie des coûts de gestion d'une entreprise et n'ont donc pas à être isolés dans le suivi de l'évolution des CNE du Transporteur. Ces charges peuvent être à la source de variations justifiées, mais elles font partie des dépenses nécessaires à la prestation du service.

OC soutient que les CNE devraient correspondre à 740 M\$, incluant un budget spécifique de 15 M\$ pour l'année témoin 2008. L'intervenante n'est pas convaincue que le Transporteur ait pris toutes les précautions nécessaires afin de limiter la croissance de ses charges et se dit préoccupée par la croissance marquée des charges d'exploitation au cours des dernières années. Elle rappelle l'engagement pris par le Transporteur dans le dossier R-3605-2006 d'améliorer ses pratiques de maintenance et d'exploitation et de limiter la croissance de ses CNE à 2 % par année à partir de 2007.

UC note que sur la période 2007-2008, les postes qui affichent le plus haut taux de croissance annuel sont, en majorité, les mêmes, soit les charges brutes directes, les charges de services partagés et l'amortissement. N'eut été de la décroissance du facteur taxes entre 2007 et l'année témoin 2008 qui, à lui seul, fait baisser le taux de croissance des dépenses totales de près de 1 %, les dépenses totales auraient crû à un rythme de 3 %. L'intervenante souhaite que le Transporteur continue ses efforts d'efficacité afin de contrôler ses dépenses totales et donc, le coût facturé à la charge locale.

L'UMQ considère que l'objectif de 2,5 M\$ au chapitre des gains de productivité est une cible peu ambitieuse pour 2008. Les gains additionnels de productivité devraient être fixés à 7,5 M\$, d'autant plus que les hypothèses et le mode de calcul mis de l'avant par le Transporteur ne sont pas vraiment vérifiables.

Pour établir les dépenses d'exploitation, la Régie apprécie leur caractère juste et raisonnable sur la base de la preuve soumise par le Transporteur et les intervenants.

L'article 49 précise, à cet effet :

« 49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment:

[...]

2° déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service notamment, pour tout tarif, les dépenses afférentes aux programmes commerciaux, et pour un tarif de transport

d'électricité, celles afférentes aux contrats de service de transport conclus avec une autre entreprise dans le but de permettre au Transporteur d'électricité d'utiliser son propre réseau de transport; » (nos soulignés)

Par ailleurs, la Régie rappelle l'énoncé suivant de la décision D-99-120 établissant les principes généraux en matière réglementaire pour la détermination et l'application de tarifs à être fixés à l'égard du transport d'électricité :

« À l'égard de l'utilisation de l'année témoin projetée, Hydro-Québec devra, et ce, pour toute requête tarifaire visant l'établissement de tarifs de transport d'électricité, démontrer le fondement des hypothèses et des prévisions soumises à la Régie. À cette fin, Hydro-Québec devra être en mesure d'expliquer chacune des prévisions sur la base des données réelles. La Régie juge qu'au minimum, les données de l'année témoin projetée devront être supportées par la présentation d'une année historique, couvrant une période équivalente à l'année témoin et composée de données réelles, et d'une année de base, comprenant à la fois des données réelles et projetées.

Au fil des ans, la justesse des prévisions devra être démontrée par une comparaison des données projetées avec les données réelles et une explication des écarts observés.

La Régie juge essentiel que les données de l'année historique, de l'année de base et de l'année témoin projetée, soient présentées dans un format comparable d'une année à l'autre. Toute donnée non comparable devra être accompagnée d'explications permettant une réconciliation facile. »⁵⁵

La Régie évalue les dépenses globalement et en continuité avec l'approche retenue dans les décisions D-2005-50⁵⁶ et D-2007-08.

La Régie prend en considération le niveau des charges correspondant à l'année historique 2006, le budget autorisé par la Régie en 2007 et le budget prévu basé sur 4 mois réels et 8 mois projetés pour 2007.

⁵⁵ Décision D-99-120, dossier R-3405-98, 16 juillet 1999, page 13.

⁵⁶ Dans cette décision, la Régie précisait, notamment : « La Régie doit déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assurer le coût de la prestation du service du Transporteur. Bien que son analyse des dépenses peut être détaillée, son approbation peut porter sur le résultat dans son ensemble. » (page 29).

Elle note que le montant historique 2006 est inférieur de 12 M\$ par rapport au budget révisé 2006, présenté à titre d'année de base, dans le dossier R-3605-2006.

Elle constate des écarts importants entre le budget autorisé 2007, soit 711,3 M\$, et le budget de l'année de base 2007, soit 736,0 M\$. La Régie note que le Transporteur a revu en 2007 la planification de ses activités tout au long de l'année afin d'en limiter la progression des coûts. Cependant, ces efforts n'ont pas permis de réduire le niveau projeté des dépenses en lien avec le budget autorisé par la Régie.

La Régie prend en considération le Plan stratégique 2006-2010 d'Hydro-Québec limitant la croissance des CNE à 2 % par année.

Le montant projeté des CNE pour l'année témoin 2008 est de 759,8 M\$, ce qui représente une augmentation de 6,8 % par rapport au montant autorisé 2007.

La Régie note que le Transporteur a amorcé une démarche d'efficacité structurée qui, à ce jour, n'a pas produit de résultats mesurables.

Elle considère, de plus, l'absence, au présent dossier, de justification à l'égard de la croissance élevée des charges du groupe Technologie.

Afin d'évaluer le niveau raisonnable des CNE en 2008, la Régie tient compte également des paramètres suivants :

- L'indice des prix à la consommation qui est de 2 % environ par année;
- La baisse des charges de retraite dans les charges brutes du Transporteur;
- Les dépenses liées aux activités de sécurisation;
- Les budgets spécifiques demandés et accordés par la Régie pour la maintenance, la maîtrise de la végétation, l'environnement et l'efficacité énergétique;
- La sous-évaluation par le Transporteur des coûts capitalisés depuis 2001 et sa décision sur le niveau projeté de ces derniers en 2008.

L'application de ces derniers paramètres, en utilisant comme points de départ, soit le montant de l'année historique 2006, soit celui du budget de l'année autorisée 2007 donnerait, comme résultats, des CNE de 746 M\$ et de 735 M\$ respectivement.

Considérant ces résultats et son appréciation de l'ensemble de la preuve, la Régie autorise un montant global de 740,0 M\$ pour les charges nettes d'exploitation en 2008, excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications dans la base de tarification. En incluant ce dernier, le montant s'élève à 660,1 M\$.

DÉVELOPPEMENT D'UN OUTIL POUR L'EXAMEN DES CHARGES D'EXPLOITATION

Pour le futur, la Régie souhaite que, pour l'examen des charges d'exploitation, un outil de référence soit développé à partir d'une approche globale de type paramétrique. Cet outil ne remplacerait pas l'examen exhaustif des charges d'exploitation, mais viserait plutôt à en faciliter l'appréciation.

Une telle approche est implicitement utilisée autant par le Transporteur que par les intervenants. En effet, le Transporteur compare l'évolution de ses charges d'exploitation à celle de la capacité planifiée du réseau et de l'inflation, et prend en considération des éléments exceptionnels tels les charges de retraite et la sécurisation des installations. Une approche paramétrique basée sur la capacité planifiée est également utilisée dans les objectifs corporatifs 2007 du Transporteur. Par ailleurs, plusieurs intervenants réfèrent aux engagements pris dans le cadre du Plan stratégique d'Hydro-Québec. L'ACEF de Québec réfère à la nécessité d'introduire une exigence en matière d'amélioration de la productivité et OC mentionne l'insuffisance des cibles que se fixe le Transporteur dans ses objectifs corporatifs.

Plusieurs intervenants considèrent que le point de départ pour l'examen des charges d'exploitation doit correspondre au montant de l'année autorisée, alors que le Transporteur réfère souvent plutôt à l'année historique et à l'année de base.

Enfin, dans ses décisions passées, pour compléter son appréciation de l'évolution des charges, la Régie a utilisé, à au moins deux reprises⁵⁷, une approche faisant intervenir des paramètres tels l'inflation et le niveau d'activité.

En conséquence, la Régie souhaite que l'utilisation d'une approche globale de type paramétrique aux fins d'apprécier l'évolution des charges d'exploitation soit discutée de façon plus exhaustive lors du prochain dossier tarifaire. L'objectif vise à bonifier et systématiser davantage l'approche globale en sélectionnant à l'avance les paramètres utilisés.

⁵⁷ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 119 et décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 34.

La Régie est intéressée à entendre le point de vue des participants sur :

- L'inducteur de coûts à retenir: la capacité planifiée seule ou en conjonction avec le nombre de kilomètres de réseau ou le nombre de postes de transformation;
- La mesure appropriée de l'inflation;
- Le facteur de productivité à retenir, le cas échéant, en fonction de l'inducteur de coûts choisi.

La Régie souhaite également discuter de :

- La nature des charges à prendre en compte, par exemple : les charges totales d'exploitation sans exception, les charges nettes d'exploitation seulement ou les charges nettes d'exploitation excluant les éléments exceptionnels;
- La détermination d'un point de départ pour l'application de l'approche : le budget autorisé par la Régie pour les années 2001, 2005, 2007 ou 2008, ou encore l'année historique correspondant à chacune de ces années;
- La définition d'une plage avec bornes supérieures et inférieures servant à encadrer l'évolution des charges au fil des ans.

L'outil serait ainsi complémentaire à l'examen détaillé des charges d'exploitation. À terme, l'objectif est d'assurer une plus grande prévisibilité quant au cadre d'analyse utilisé et de faciliter le processus d'examen de ces charges dans un dossier tarifaire, tout en permettant d'établir le caractère juste et raisonnable de ces dernières.

4.4 AUTRES CHARGES

Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2008, un montant de 757,8 M\$, excluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications dans la base de tarification, ce qui représente une augmentation de 7,5 M\$ comparativement au montant autorisé de 2007. Par rapport au montant historique de 2006, l'écart se chiffre à 37,8 M\$.

L'amortissement représente environ 78 % du total des Autres charges avec un montant projeté de 587,7 M\$. Les autres rubriques sont : Achats de service de transport, Achats d'électricité, Taxes et Autres revenus de facturation interne.

Tableau 9
Évolution des Autres charges 2006-2008

(en millions de dollars)	2007	2006	2007	2008	2008	2008	Variation 2008 (*) - 2007	
	autorisé	année	année	excluant impact	impact	année	autorisé	
	D-2007-08	historique	de base	télécoms	télécoms	témoin	M\$	%
Achats de services de transport	20,9	19,3	20,0	20,0		20,0	(0,9)	-4,3%
Achats d'électricité	6,8	6,2	6,2	6,3		6,3	(0,5)	-7,4%
Amortissement								
Immobilisations en exploitation	497,1	466,2	490,4	516,2	65,9	582,1	19,1	3,8%
Actifs incorporels	26,2	32,1	27,3	31,3	4,3	35,6	5,1	19,5%
Actifs réglementaires	26,2	26,6	41,0	32,2		32,2	6,0	22,9%
Radiation de projets et d'actifs en exploitation	5,0	6,6	5,6	5,0	0,7	5,7	-	0,0%
Frais de développement et autres	2,3	2,9	2,3	3,0	0,4	3,4	0,7	30,4%
	556,8	534,4	566,6	587,7	71,3	659,0	30,9	5,5%
Taxes								
Taxes sur le capital	79,5	80,5	78,7	61,0	2,7	63,7	(18,5)	-23,3%
Taxes sur les services publics	72,8	68,2	68,3	70,8		70,8	(2,0)	-2,7%
Taxes municipales et scolaires	12,3	11,4	11,7	12,0		12,0	(0,3)	-2,4%
	164,6	160,1	158,7	143,8	2,7	146,5	(20,8)	-12,6%
Autres revenus de facturation interne					(42,6)	(42,6)		
Total	749,1	720,0	751,5	757,8	31,4	789,2	8,7	1,2%

Tableau établi à partir des pièces B-1-HQT-5, document 2, page 4; B-1, HQT-6, document 7, page 5 et dossier R-3605-2006, pièce B58, HQT-5, document 1, page 4, révisée 5 mars 2005

(*) : excluant télécommunications

4.4.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT AUPRÈS DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSMISSION ÉLECTRIQUE CEDARS RAPIDS LIMITÉE (CRT) ET D'ALCAN

Le montant projeté pour l'année témoin 2008 au titre des Achats de services de transport est de 20,0 M\$.

CRT

CRT figure au nombre des réseaux de transport ouverts au transit en gros. À ce titre, CRT a déposé un contrat de service de transport auprès de la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) en 1997.

En janvier 2007, le tarif de CRT a été réajusté à 19,11 \$/kW-an comparativement à 20,37 \$/kW-an pour l'année précédente. Le Transporteur soumet que ce tarif reflète le coût complet du service, incluant un rendement raisonnable sur les actifs de CRT. Le tarif est calculé en fonction des réservations de transport fermes à long terme, soit 325 MW.

Le Transporteur projette en 2008 un montant de 6,2 M\$ pour l'achat de services de transport auprès de la société affiliée CRT. Il prévoit percevoir des revenus de 10,9 M\$ sans compter les revenus des services de transport de point à point de court terme, le Transporteur n'effectuant pas de prévision de ces derniers par chemin.

Le Transporteur précise que le tarif de CRT en vigueur est basé sur un coût moyen pondéré du capital de 7,936 % sur sa base de tarification, taux correspondant au taux proposé par le Transporteur le 6 juillet 2006 lors du dépôt de sa dernière demande tarifaire. Le taux de rendement demandé sur la base de tarification du Transporteur est de 7,792 % pour 2008.

L'ACEF de Québec observe que le taux de rendement intégré dans le tarif de CRT de 7,936 % est légèrement supérieur au taux de rendement du Transporteur.

La Régie accepte la proposition du Transporteur d'intégrer à la détermination de son revenu requis le coût afférent au contrat de service de transport conclu avec CRT. La Régie demande au Transporteur d'ajuster, conformément à l'article 5.1 du Code de conduite⁵⁸, le montant de 6,2 M\$ correspondant à l'achat de services de transport auprès de son affiliée CRT en fonction d'un taux de rendement ne dépassant pas celui autorisé pour le Transporteur dans le présent dossier.

Alcan

Le Transporteur demande d'inclure un montant de 12,2 M\$ à son revenu requis pour l'année 2008 pour les achats de transit sur le réseau d'Alcan.

Le Transporteur utilise un service de transport fourni par Alcan pour alimenter les charges du Distributeur dans la région du Saguenay – Lac Saint-Jean qui ne peuvent l'être directement par le réseau du Transporteur. Ce service est payé à Alcan par le Transporteur en vertu de deux contrats.

Un contrat de location de deux lignes d'Alcan, pour un montant annuel de 1,2 M\$, se termine le 31 décembre 2008. Le contrat de service de transport, pour sa part, est échu depuis le 31 décembre 2006 et selon le Transporteur, des négociations sont en cours en vue de son renouvellement. Le Transporteur achète un service de transport dont le paiement est fonction de la pointe réelle des charges à alimenter. Le paiement prévu pour l'année 2008 est de 11,0 M\$.

⁵⁸ Approuvé par la décision D-2004-122, dossier R-3401-98, 17 juin 2004.

Entre temps, le Transporteur et Alcan ont convenu de continuer d'appliquer les dispositions du contrat échu jusqu'à la signature d'un nouveau contrat dont l'application sera rétroactive au 1^{er} janvier 2007. Conformément à l'article 85.15 de la Loi, ce nouveau contrat de service de transport sera soumis à l'approbation de la Régie.

La Régie prend acte que des négociations sont en cours entre Alcan et le Transporteur pour le renouvellement du contrat de service de transport⁵⁹. La Régie accepte le montant de 12,2 M\$ pour le service de transport fourni par Alcan en 2008.

4.4.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

Les achats d'électricité représentent l'usage interne d'électricité par le Transporteur, tel qu'il lui est facturé par le Distributeur, sur la base de la consommation réelle mesurée. Les achats d'électricité au montant de 6,3 M\$ en 2008 sont en progression de 0,1 M\$ depuis 2006.

La Régie accepte le montant de 6,3 M\$ projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2008 pour les Achats d'électricité.

4.4.3 AMORTISSEMENT

Les charges d'amortissement sont établies conformément aux conventions comptables résumées à la pièce B-1, HQT-4, document 2 et à la méthode d'amortissement du Transporteur reconnue dans la décision D-2002-95.

Le montant projeté de ces charges évolue en fonction de l'âge moyen des actifs du Transporteur. En 2008, les charges d'amortissement s'élèvent à 659,0 M\$. Au cours de la période 2006-2008, cette charge s'est accrue de 124,6 M\$ ou de 23,3 %, dont 71,3 M\$ découlant de l'intégration des actifs de télécommunications spécialisées à la base de tarification du Transporteur en 2008.

Ces charges sont constituées, entre autres, des immobilisations corporelles en exploitation, des actifs incorporels, et des actifs réglementaires.

L'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation totalise 582,1 M\$, en hausse de 115,9 M\$ durant la période 2006-2008. Cette augmentation s'explique, pour

⁵⁹ NS, volume 2, pages 214 et 215.

65,9 M\$, par l'intégration des actifs de télécommunications et, pour 50 M\$, par l'impact des nouvelles mises en service réalisées depuis la fin de l'année 2006 et par la diminution de l'amortissement de la compensation octroyée par le gouvernement relativement au verglas de 1998.

La charge d'amortissement des actifs incorporels demeure stable pour la période 2006 à 2008, à un montant de 35,6 M\$ pour l'année 2008, incluant un montant pour amortissement de 4,3 M\$ concernant l'intégration des actifs de télécommunications. La diminution en 2007 s'explique par la fin de l'amortissement de certains logiciels.

La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2008 pour les charges d'amortissement, sous réserve des ajustements à apporter compte tenu des dispositions contenues dans la section 5 de la présente décision.

4.4.4 TAXES

Le montant des taxes applicables au service de transport est projeté à 146,5 M\$ en 2008, en tenant compte de l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications. Ce montant représente une baisse de 18,1 M\$ ou de 11 % par rapport au montant autorisé en 2007. Par rapport à la dépense réelle de 2006, l'écart se chiffre à 13,6 M\$, soit une baisse de 8,5 %. Ces charges sont constituées de la taxe sur le capital pour 63,7 M\$, de la taxe sur les services publics pour 70,8 M\$ et des taxes municipales et scolaires pour 12,0 M\$.

La diminution du compte de taxes est largement due à la baisse de 16,8 M\$ enregistrée depuis 2006 au niveau de la taxe sur le capital, baisse attribuable à la diminution du taux d'imposition annoncée lors du budget du 21 avril 2005. Le taux d'imposition du « capital versé » passe de 0,525 % en 2006 à 0,36 % en 2008.

La Régie accepte le montant projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2008 pour les taxes, sous réserve des ajustements à apporter compte tenu des dispositions contenues dans la section 5 de la présente décision.

4.4.5 AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE

Le Transporteur intègre, dans les Autres charges, une nouvelle rubrique représentant les revenus de facturation interne reliés au transfert des actifs de télécommunications. Pour l'année témoin 2008, le montant de ces revenus s'élève à 42,6 M\$.

Le Transporteur indique qu'il présente cette rubrique en diminution des Autres charges puisque le coût complet du Transporteur pour ce produit comprend exclusivement des charges reliées aux actifs de télécommunications, soit des amortissements, des taxes et des frais financiers. Il ne serait pas cohérent de réduire les charges d'exploitation de ces revenus puisqu'aucune charge d'exploitation n'est incluse dans ce coût complet.

En résumé, la Régie accepte le montant projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2008 pour les Autres charges, sous réserve des ajustements à apporter compte tenu des dispositions contenues dans la présente décision.

4.5 FRAIS CORPORATIFS, INTÉRÊTS DÉCOULANT DU REMBOURSEMENT GOUVERNEMENTAL ET FACTURATION EXTERNE

Pour l'année témoin projetée 2008, les frais corporatifs s'élèvent à 34,4 M\$. La répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie dans la décision D-2005-50.

Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont attribués de façon spécifique au Transporteur et au Distributeur dans des proportions correspondant à leur quote-part respective afin d'éviter que d'autres divisions d'Hydro-Québec n'en bénéficient indûment. Pour l'année 2008, le montant d'intérêts reliés au remboursement gouvernemental s'élève à 5,2 M\$ pour le Transporteur.

La facturation externe émise par le Transporteur de 2,0 M\$ en 2008 permet de réduire le coût de service du Transporteur. Elle correspond à des revenus d'importance mineure, externes à Hydro-Québec, provenant principalement de la location de terrains et de bâtiments, d'emprises de lignes et de pylônes à des entreprises de télécommunications.

La Régie accepte le montant net de 27,2 M\$ projeté par le Transporteur pour l'année témoin 2008 pour les frais corporatifs, les intérêts reliés au remboursement gouvernemental et la facturation externe.

5. BASE DE TARIFICATION

Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2008, une base de tarification selon la moyenne des 13 soldes de 16 021,0 M\$ incluant l'impact de l'intégration des actifs de télécommunications. Comparée à la base de tarification de l'année autorisée 2007 établie à 15 249,3 M\$, sa progression se chiffre à 772,4 M\$, soit 5,1 %. Par rapport aux données historiques 2006, l'augmentation de la base de tarification est de 1 222,7 M\$, soit 8,3 %.

Le tableau de la page suivante présente l'évolution de la base de tarification depuis 2006.

Tableau 10
Évolution de la base de tarification 2006-2008

<i>(en millions de dollars)</i>	2007	2006	2007	2008	Variation 2008 -		Variation 2008 -	Variation 2008
	<i>autorisé</i>	<i>année</i>	<i>année</i>	<i>année</i>	<i>2007 autorisé</i>		<i>2006 année</i>	<i>- 2007 année</i>
<i>(moyenne 13 soldes)</i>	<i>D-2007-08</i>	<i>historique</i>	<i>de base</i>	<i>témoin</i>	<i>M\$</i>	<i>%</i>	<i>%</i>	<i>%</i>
Base de tarification								
Immobilisations corporelles en exploitation								
Postes	8 340,4	8 005,5	8 201,8	8 463,2	122,8	1,5%	5,7%	3,2%
Lignes	5 621,9	5 459,5	5 588,5	5 707,1	85,2	1,5%	4,5%	2,1%
Autres actifs de réseau	135,1	144,9	175,7	235,5	100,4	74,3%	62,5%	34,0%
Actifs de soutien	325,4	299,3	295,2	284,5	(40,9)	-12,6%	-4,9%	-3,6%
Télécommunications				611,5	611,5			
Mises en exploitation réduites (D-2007-08)	(49,5)				49,5			
	14 373,3	13 909,2	14 261,2	15 301,8	928,5	6,5%	10,0%	7,3%
Actifs incorporels								
Servitudes	302,9	305,8	310,3	311,9	9,0	3,0%	2,0%	0,5%
Logiciels	80,9	84,9	74,6	72,2	(8,7)	-10,8%	-15,0%	-3,2%
Autres	1,2	3,0	2,3	2,1	0,9	75,0%	-30,0%	-8,7%
Télécommunications				8,7	8,7			
	385,0	393,7	387,2	394,9	9,9	2,6%	0,3%	2,0%
Dépenses non amorties et autres actifs								
Actif au titre des prestations constituées	173,5	167,0	151,4	135,1	(38,4)	-22,1%	-19,1%	-10,8%
Passif au titre des prestations constituées	(100,0)	(82,5)	(90,4)	(102,5)	(2,5)	2,5%	24,2%	13,4%
Actifs réglementaires	81,4	118,9	121,1	88,8	7,4	9,1%	-25,3%	-26,7%
Frais de développement et autres frais reportés	71,5	31,2	(14,8)	(38,9)	(110,4)	-154,4%	-224,7%	162,8%
Remboursement gouvernemental	83,8	93,2	83,8	73,7	(10,1)	-12,1%	-20,9%	-12,1%
	310,2	327,8	251,1	156,2	(154,0)	-49,6%	-52,3%	-37,8%
Fonds de roulement								
Encaisse	60,1	57,5	58,1	59,0	(1,1)	-1,8%	2,6%	1,5%
Matériaux, combustibles et fournitures	120,7	110,8	108,7	109,8	(10,9)	-9,0%	-0,9%	1,0%
	180,8	168,3	166,8	168,8	(12,0)	-6,6%	0,3%	1,2%
Total	15 249,3	14 799,0	15 066,3	16 021,7	772,4	5,1%	8,3%	6,3%

Tableau établi à partir des pièces B-1-HQT-7, document 1, page 11 ; B-1-HQT-7, document 2, pages 2-3 ; B-1-HQT-7, document 3, pages 2-3 ; ainsi que B-1-HQT-7, document 4, pages 2-3.

La Régie approuve, aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification projetée pour 2008, sous réserve des ajustements découlant de la présente décision. Elle demande au Transporteur de mettre à jour les données de sa base de tarification et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 25 février 2008 à 12 h.

5.1 INTÉGRATION DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS À LA BASE DE TARIFICATION DU TRANSPORTEUR ET LEUR GESTION

Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation d'acquérir les actifs de télécommunications en exploitation dont il est le principal utilisateur, d'une valeur de 608,7 M\$ au 31 décembre 2007, et de les intégrer à sa base de tarification au 1^{er} janvier 2008. Pour le Transporteur, il s'agit d'une acquisition d'actifs destinés au transport au sens de l'article 73 de la Loi. La juste valeur de ces actifs est établie au coût non amorti au 31 décembre 2007, tel que défini à l'article 50 de la Loi.

Le Transporteur demande également à la Régie de reconnaître comme préalablement autorisés les projets de télécommunications en cours, d'une valeur de 55,8 M\$ au 31 décembre 2007, qui ont déjà été autorisés conformément aux encadrements d'Hydro-Québec. Le Transporteur considère inopportun d'en demander une autorisation subséquente à la Régie qui pourra demander des explications sur ces projets lorsqu'ils seront mis en service et ajoutés à la base sous l'article 49.

Le Transporteur présente, dans le dossier R-3641-2007, une demande d'autorisation du budget des investissements 2008 pour les projets en télécommunications dont le coût est inférieur à 25 M\$. Les futures demandes d'autorisation de projets majeurs intégreraient les projets d'investissement en télécommunications qui y sont reliés.

Le Transporteur propose d'intégrer les actifs de télécommunications en exploitation à sa base de tarification, mais d'en laisser la gestion au groupe Technologie. Ce dernier traiterait le Transporteur comme ses autres clients. Selon le Transporteur, l'objectif de contrôle de l'évolution des coûts justifie que les ressources humaines et informationnelles soient concentrées dans le groupe Technologie et qu'elles interagissent avec les divisions d'Hydro-Québec dans une relation client-fournisseur. Lors de l'audience, le Transporteur a déposé trois ententes client-fournisseur 2008 qu'il a conclues avec le groupe Technologie⁶⁰.

Le Transporteur soumet que les actifs de télécommunications sont utiles et essentiels pour assurer la fiabilité du réseau, en permettre la conduite sécuritaire et assurer la maintenance des équipements qui le composent. Lorsque survient une anomalie sur le réseau, elle doit être corrigée très rapidement pour en limiter l'étendue. C'est là qu'intervient le besoin de disposer de protections primaires très rapides pour les éléments importants du réseau, conformément aux critères du NPCC. De plus, Hydro-Québec doit protéger son réseau de transport d'électricité contre les événements exceptionnels. Les automatismes de réseau

⁶⁰ Pièce B-35, HQT-15, document 3.3, en liasse.

doivent inévitablement utiliser les télécommunications pour détecter de tels événements très rapidement afin d'en minimiser les impacts négatifs et d'en limiter les pannes, le cas échéant. C'est pourquoi le Transporteur demande l'intégration des actifs de télécommunications à sa base de tarification.

Le Transporteur mentionne également que les communications sont vitales pour assurer l'efficacité maximale des activités et la sécurité de personnes travaillant dans des milieux à risque et éloignés, comme le personnel assurant la maintenance des équipements du réseau de transport et des systèmes de conduite, de protection et de télécommunications répartis sur tout le territoire du Québec.

Enfin, le Transporteur demande l'intégration des actifs dont il est le principal utilisateur. Ainsi, certains actifs, telles les radios-mobiles et les télécommunications de services, demeurent sous le contrôle du groupe Technologie.

Tous les circuits de télécommunications requis pour le fonctionnement du réseau de transport d'électricité ainsi que des réseaux téléphoniques, de données et de radios mobiles transitent sur les infrastructures de transmission. Les liaisons hertziennes et les liaisons optiques constituent les plus importantes parties de ces infrastructures.

Le Transporteur présente l'évolution des actifs de télécommunications en exploitation au cours de l'année 2007 et le solde qui en résulte au 31 décembre 2007. Cette évolution s'appuie au départ sur les actifs de télécommunications en exploitation au 31 décembre 2006, dont la valeur nette de 598,0 M\$ est attestée par les vérificateurs externes d'Hydro-Québec. Elle intègre les mises en service des projets de télécommunications terminés au cours de 2007, dont la majorité provient des projets en cours au 31 décembre 2006.

Ces actifs de télécommunications en exploitation sont amortis au cours de l'année, ce qui résulte en une valeur nette totale de 608,7 M\$ au 31 décembre 2007. Ils sont constitués des actifs suivants :

- Immobilisations corporelles 595,3 M\$
- Actifs incorporels 10,9 M\$
- Frais reportés 2,5 M\$

Le Transporteur présente également l'évolution des projets de télécommunications en cours en 2007, à partir du solde de 52,1 M\$ des projets en cours au 31 décembre 2006, auquel se sont ajoutés de nouveaux projets autorisés conformément aux encadrements d'Hydro-

Québec. Ainsi, la valeur des projets de télécommunications en cours au 31 décembre 2007 est de 55,8 M\$⁶¹.

Selon le Transporteur, l'acquisition des actifs de transport ne crée aucun impact sur le revenu requis total. Les hausses de son rendement sur la base de tarification, de ses charges d'amortissement et des taxes seront compensées par la diminution des CNE, essentiellement au niveau de ses charges de services partagés, ainsi que de l'ajout d'une récupération de coûts reliée à la portion utilisée par les clients du Transporteur de ses actifs de télécommunications⁶².

L'ACEF de Québec souhaite une intégration complète des actifs et des activités de gestion et d'exploitation avec une vérification préalable rigoureuse du caractère juste et équitable de la valeur des actifs de télécommunications spécialisées, ainsi que le caractère raisonnable, prudent et utile des investissements qui ont été faits dans le réseau de télécommunications. L'intervenante souligne également que les dépenses d'exploitation de la direction Télécommunications demeurent importantes.

Le GRAME est en faveur de l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du Transporteur, qui devrait permettre une meilleure transparence des projets relatifs à ces actifs. Cependant, le GRAME est préoccupé par l'importance du passif environnemental dû à la présence de sites contaminés dans les actifs de télécommunications. L'intervenant soumet que, même avec des contrats de service bien établis, il serait souhaitable de retrouver une certaine expertise chez le Transporteur.

UC est d'accord avec le principe du rapatriement, mais soumet que, considérant l'absence d'études sur les économies d'échelles et/ou de gamme, le Transporteur ne répond pas aux demandes formulées par la Régie dans sa décision D-2007-08. UC souhaite que le Transporteur effectue une étude sur les économies d'échelles qu'il réalise résultant du « *pooling* » des ressources au sein du groupe Technologie et qu'il en transmette les résultats au cours du prochain dossier tarifaire. L'intervenante souhaite également que la Régie exerce une grande prudence avant d'approuver le coût de la transaction telle que soumise et, si elle le juge nécessaire, qu'elle n'hésite pas à reporter cette transaction afin d'obtenir de plus amples informations tant sur la valeur de la transaction et des actifs que sur les demandes qu'elles avaient formulées dans le cadre de la décision D-2007-08.

⁶¹ Pièce B-1, HQT-8, document 3, page 7.

⁶² Pièce B-1, HQT-8, document 1, page 27.

L'UMQ soumet que la proposition du Transporteur répond en partie aux préoccupations qu'elle avait déjà exprimées dans le cadre du dossier tarifaire antérieur, mais que le problème réside dans l'établissement de la valeur de ces actifs aux fins de l'intégration dans la base de tarification du Transporteur. L'intervenante soutient que, en raison du contexte particulier de cette acquisition d'actifs, l'article 50 de la Loi ne saurait trouver application et qu'il y a lieu de revoir la juste valeur des actifs de télécommunications ainsi acquis pour que celle-ci soit plus près de la valeur marchande.

OPINION DE LA RÉGIE

Aucun intervenant ne conteste la preuve du Transporteur à l'effet que le réseau de télécommunications fait partie intégrante du réseau de transport et que les actifs de télécommunications jouent un rôle stratégique dans l'exploitation de ce réseau.

Selon la Régie, la proposition du Transporteur répond aux préoccupations qu'elle a émises au cours des dernières années⁶³. **En conséquence, elle accepte la proposition du Transporteur d'intégrer, dans sa base de tarification, les actifs de télécommunications dont il est le principal utilisateur et de considérer ces actifs comme des actifs destinés à transporter l'électricité.**

Certains intervenants expriment des réserves sur la valeur d'acquisition des actifs en cause. À cet égard, la Régie juge qu'aucune preuve suffisante n'a été produite à l'appui de ces réserves.

La proposition d'acquérir les actifs de télécommunications actuellement en exploitation au coût comptable est conforme aux règles prévues à l'article 5.2 du Code de conduite du Transporteur.

⁶³ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, pages 94 à 98; décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase I, 31 mars 2005, pages 7 et 8; décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, pages 26 et 27.

Bien que la Régie mentionnait dans sa décision D-2002-95 qu'elle pourrait décider d'appliquer une politique de prix de cession asymétrique adoptée par la *National Association of Regulatory Utility Commissioners* (NARUC) s'il devenait opportun de le faire pour les cas d'acquisition d'actifs sous l'article 73⁶⁴, elle ne juge pas opportun d'appliquer une telle politique dans les circonstances du présent dossier⁶⁵. Les actifs de télécommunications du Transporteur n'ont pas de comparables sur le marché. Par conséquent, établir une valeur marchande dans un tel contexte serait extrêmement difficile.

La Régie note que les montants des actifs établis au coût comptable résultent des décisions prises par l'autorité compétente dans le cadre du régime réglementaire antérieur, soit le conseil d'administration d'Hydro-Québec en vertu de sa loi constitutive. Les actifs en question ont été acquis à titre d'actifs destinés essentiellement aux mêmes activités de transport que les activités sous la juridiction de la Régie. Par ailleurs, tant l'application des règles comptables que les données afférentes aux actifs de télécommunications apparaissant dans les états financiers d'Hydro-Québec ont fait l'objet de vérifications annuelles par des vérificateurs externes. **En conséquence, la Régie juge raisonnable d'autoriser l'acquisition de ces actifs au coût comptable tel que proposé et d'appliquer le nouveau régime réglementaire à partir du 1^{er} janvier 2008.**

La Régie reconnaît les projets de télécommunications en cours au 31 décembre 2007 comme ayant été préalablement autorisés par l'autorité compétente. Tel que soumis par le Transporteur, la Régie pourra faire l'examen de leur caractère prudemment acquis et utile lorsqu'ils seront mis en service et ajoutés à la base de tarification, en vertu de l'article 49 de la Loi.

Ainsi, l'acquisition, la construction ou la disposition des actifs de télécommunications devront faire l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi.

Par ailleurs, tel que mentionné précédemment, le Transporteur propose d'intégrer les actifs de télécommunications en exploitation à sa base de tarification, mais d'en laisser la gestion au groupe Technologie. Cette proposition du Transporteur a pour but, entre autres, d'assurer une optimisation des ressources.

⁶⁴ Décision D-2002-95, page 59.

⁶⁵ Dans sa décision D-2002-95, la Régie précisait : « *Dans l'étude des cas soumis sous l'article 73, la Régie pourra décider d'appliquer la politique de prix de cession asymétrique adoptée par NARUC s'il devient opportun de le faire* » (page 59).

Selon la Régie, les activités reliées à l'exploitation des actifs de télécommunications représentent des activités nécessaires pour assurer la prestation du service de transport. Les coûts de ces activités sont reconnus aux fins d'établir le revenu requis du Transporteur. En ce sens, pour la Régie, il s'agit d'activités réglementées⁶⁶.

La Régie reconnaît cependant que ces activités, même si elles sont réglementées, peuvent être exploitées par une entité affiliée au Transporteur, soit le groupe Technologie. **Elle accepte la proposition du Transporteur de confier la gestion des actifs de télécommunications au groupe Technologie aux fins, notamment, de permettre la réalisation d'un maximum d'économies pouvant découler des effets de synergie.**

Par contre, indépendamment de l'organisation interne d'Hydro-Québec, la Régie juge nécessaire de demander au Transporteur de déposer toutes les données pertinentes pour lui permettre d'apprécier le caractère juste et raisonnable des coûts reliés aux activités dont il demande la reconnaissance dans son coût de service. Ce principe a déjà été reconnu par la Régie :

« Indépendamment de l'organisation interne d'Hydro-Québec, la Régie règlemente Hydro-Québec dans ses activités de distribution et de transport. L'établissement du revenu requis du Distributeur implique un examen des activités reliées à la prestation des services de distribution d'électricité. Ces activités peuvent être celles de Hydro-Québec Distribution ou de divisions, filiales, centre de coûts, etc. (unités d'Hydro-Québec) mis sur pied par Hydro-Québec. »⁶⁷

Considérant l'importance des dépenses relatives à l'exploitation des actifs de télécommunications, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, des données sur une base de coût de service, selon le format et le niveau de détail requis pour les charges assumées directement par le Transporteur et de justifier les hausses significatives. Dans le passé, une exigence similaire a été formulée par la Régie pour le CSP⁶⁸. Par la suite, la Régie pourra déterminer la meilleure approche à retenir.

⁶⁶ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 50.

⁶⁷ Décision D-2003-93, dossier R-3492-2002, Phase I, 21 mai 2003, page 37. Voir également la décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 50 et la décision D-2003-49, dossier R-3496-2002, 7 mars 2003, page 16.

⁶⁸ Décision D-2003-93, dossier R-3492-2002, Phase I, 21 mai 2003, pages 119 et 120; décision D-2004-47, dossier R-3492-2002, Phase II, 26 février 2004, pages 27 et 28.

Relation entre le Transporteur et le groupe Technologie

La Régie juge, étant donné le caractère hautement stratégique et spécialisé des activités de télécommunications, que le mode de fonctionnement proposé⁶⁹ soulève des interrogations quant à la capacité du Transporteur de jouer adéquatement son rôle de « client averti » face à son fournisseur le groupe Technologie. Pour être en mesure d'exercer un contrôle adéquat sur les services rendus par le groupe Technologie, tant au niveau de l'acquisition qu'au niveau de l'exploitation des actifs de télécommunications, le Transporteur doit développer et maintenir un noyau d'expertise spécialisée en télécommunications dans ses propres effectifs. Ces quelques ressources humaines spécialisées doivent être en mesure d'assurer une vigie de ce secteur, de bien conseiller le Transporteur sur les choix technologiques à retenir et d'effectuer un contrôle adéquat de leur performance et des coûts, sans toutefois créer un dédoublement inefficace des ressources.

La Régie demande au Transporteur de faire rapport sur les mesures prises à l'égard de cette demande lors du prochain dossier tarifaire.

Confidentialité

Les employés du groupe Technologie qui ont accès aux données sensibles du Transporteur doivent être assujettis aux mêmes règles de confidentialité que celles applicables aux employés du Transporteur. Le Transporteur doit être en mesure de démontrer que les exigences sont appliquées et respectées et le tout doit être documenté. La personne responsable du respect du Code de conduite du Transporteur devrait être désignée pour trancher tout litige en cas de conflit quant à l'application des règles de confidentialité.

Mesures d'efficience

Le Transporteur précise que les fournisseurs de services partagés sont partie prenante à la démarche d'efficience qu'il a mise en place. D'ailleurs, les ententes client-fournisseur 2008 qu'il a conclues avec le groupe Technologie mentionnent les volets d'efficience recherchés dans certaines activités. **La Régie s'attend à ce que les mesures d'efficience du groupe Technologie dans le cadre de ses activités de télécommunications ne soient pas inférieures à celles applicables au Transporteur.**

⁶⁹ NS, volume 2, pages 169 à 175; NS, volume 2, pages 20 à 26 et 47 à 49.

5.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

Les immobilisations corporelles en exploitation totalisent 15 302 M\$ pour l'année témoin 2008, en hausse de 929,0 M\$ par rapport au montant autorisé de 2007. Selon le Transporteur, cette croissance s'explique principalement par l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du Transporteur ainsi que par l'augmentation des investissements liés à la croissance de la demande afin de répondre aux nouveaux besoins des clients du Transporteur.

Le Transporteur, en suivi de la décision D-2006-76⁷⁰, inscrit à la base de tarification les montants de 16,1 M\$, 16,8 M\$ et 24,9 M\$ respectivement pour les années 2006, 2007 et 2008. Il s'agit des contributions à recevoir à la suite des demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

La Régie considère que la preuve fournie par le Transporteur répond aux exigences formulées par la Régie dans ses décisions D-2003-68 et D-2005-50 quant aux coûts facturés par Hydro-Québec Équipement (HQÉ) pour la centrale Tournustouc. Aucune majoration du taux de salaire n'est effectuée pour les services fournis par HQÉ et la facturation est établie sur la base des coûts complets conformément aux règles de facturation interne de l'entreprise. La Régie se déclare satisfaite des explications fournies.

La Régie accepte l'intégration complète des coûts de la centrale de Tournustouc à la base de tarification.

5.3 ACTIFS INCORPORELS

Les actifs incorporels nets représentent 2,5 % de la base de tarification et se composent des rubriques Servitudes, Logiciels et Autres. En 2008, ils sont évalués à 394,9 M\$, incluant un montant pour l'intégration des actifs de télécommunications de 8,7 M\$. Ce compte est en hausse de 9,8 M\$ par rapport au montant autorisé de 2007. Par rapport aux valeurs historiques de 2006, la hausse est de 1,2 M\$.

⁷⁰ Dossier R-3594-2005, 10 mai 2006, page 6.

5.4 DÉPENSES NON AMORTIES ET AUTRES ACTIFS

Les dépenses non amorties et autres actifs totalisent 156,2 M\$ en 2008, en baisse de 154,0 M\$ par rapport au montant autorisé de 2007. Par rapport aux valeurs historiques de 2006, la baisse est de 171,5 M\$. Les contributions versées par le Distributeur pour des projets d'investissements du Transporteur expliquent en grande partie cette baisse. De plus, la rubrique Actif au titre des prestations constituées (ATPC) connaît, en 2008, une baisse due au congé de cotisations de l'employeur applicable à l'exercice 2007. Une baisse est également enregistrée au niveau du solde des actifs réglementaires. Cette baisse s'explique par l'amortissement des actifs réglementaires existants, outre le fait que les coûts du projet majeur abandonné de la Boucle outaouaise auront été complètement amortis à la fin de l'année 2007.

5.5 FONDS DE ROULEMENT RÉGLEMENTAIRE

Le fonds de roulement réglementaire du Transporteur est constitué de deux éléments principaux, soit l'encaisse réglementaire et les stocks de matériaux, combustibles et fournitures. En 2008, il est évalué à 168,8 M\$, en hausse de 11,9 M\$ ou 6,6 % par rapport au montant autorisé de 2007. Par rapport à l'année historique 2006, le fonds de roulement a augmenté de 0,5 M\$, soit 0,3 %.

5.6 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN EXPLOITATION

Le Transporteur fournit un historique de la réalisation de projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés. Pour la période 2006-2008, les montants des mises en exploitation sont inférieurs globalement de 240,8 M\$ aux montants autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi. Le Transporteur présente également les tableaux des autorisations données par la Régie relativement aux additions de plus de 5 M\$ à la base de tarification pour les années 2006 à 2008, ainsi qu'un suivi de leurs valeurs autorisées.

Pour l'année témoin 2008, le Transporteur inclut dans la base de tarification les montants relatifs à deux projets qui n'ont pas été autorisés par la Régie, soit *Intégration d'éoliennes (appel d'offres 990 MW)* et *Poste Châteauguay – Réfection*. Les montants pour les mises en exploitation de ces deux projets sont respectivement de 41,9 M\$ et de 5,0 M\$⁷¹. Le Transporteur soutient, entre autres, que le principe réglementaire de l'année témoin projetée

⁷¹ Pièce B-1, HQT-7, document 1, page 18.

lui impose d'indiquer à sa base de tarification toutes les mises en service d'actifs prudemment acquis et utiles qu'il projette de réaliser d'ici la fin de l'année tarifaire.

La Régie reconnaît qu'en principe, les montants des additions à la base de tarification sont établis sur une base de projection pour une année témoin. Toutefois, elle est d'avis que, lorsqu'un projet doit faire l'objet d'une autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi, une adaptation s'impose.

En effet, le niveau de confiance raisonnable nécessaire pour juger du caractère prudemment acquis d'un investissement à l'étape de l'autorisation préalable et du caractère raisonnable des montants projetés, est difficile à obtenir lorsque le projet n'est pas connu et que le dossier à son soutien n'a pas encore été soumis en vertu de l'article 73 de la Loi. En outre, lorsqu'un dossier est en cours d'examen par une autre formation, il n'est pas approprié d'en faire concurremment l'examen dans le dossier tarifaire. Enfin, des délais souvent très longs peuvent survenir entre l'autorisation du projet et sa mise en service.

En conséquence, la Régie traite les projets *Intégration d'éoliennes (appel d'offres 990 MW)* et *Poste Châteauguay - Réfection* de manière cohérente avec la décision D-2007-08. Les montants correspondants sont retranchés de la base de tarification projetée pour 2008.

Pour certains projets particuliers, le Transporteur pourrait soumettre à la Régie, pour approbation, dans le cadre d'un dossier sous l'article 73, la création d'un compte de frais reportés hors base, portant intérêt, pour y inscrire les projets. Le Transporteur pourra juger, au cas par cas, de l'opportunité de soumettre une telle demande en fonction de l'importance des montants impliqués et de la probabilité de réalisation du projet à court terme. L'examen et la disposition des sommes versées dans le compte se feraient dans le dossier tarifaire suivant.

En ce qui concerne les mises en exploitation 2008, la Régie reconnaît les montants demandés par le Transporteur, à l'exception d'un montant de 46,9 M\$ pour les projets n'ayant pas fait l'objet d'autorisations de la Régie au moment de la prise en délibéré. Il s'agit des projets *Intégration d'éoliennes (appel d'offres 990 MW)* pour un montant de 41,9 M\$, et *Poste Châteauguay - Réfection* pour un montant de 5,0 M\$.

5.7 FORMAT DES DONNÉES SUR LES MISES EN EXPLOITATION

Le Transporteur fournit un historique de la réalisation des projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés. Il présente également les tableaux des autorisations de la Régie relatives aux additions dans la base de tarification supérieures à 5 M\$, et inférieures à 5 M\$, réalisées au cours des années 2006 à 2008, ainsi qu'un suivi de leurs valeurs autorisées.

La Régie est d'avis qu'une conciliation globale des mises en exploitation est nécessaire afin d'en suivre l'évolution. En audience, le Transporteur a pris note de cette préoccupation et a affirmé son intention de simplifier l'analyse de la Régie.

La Régie juge que les données fournies en réponse aux demandes de renseignements et présentées à la pièce B-11, HQT-14, document 1, pages 38 à 41, constituent un format adéquat pour une telle conciliation.

TRAITEMENT DES MISES EN EXPLOITATION PARTIELLES

Le Transporteur a mis en service, de façon « partielle », les projets Déglaceur Lévis et Poste Arnaud. Il mentionne que les mises en exploitation partielles respectent les règles comptables applicables.

La Régie comprend que des projets non encore terminés puissent figurer à la base de tarification du Transporteur pour des montants correspondants à leurs mises en exploitation partielles. Afin de mieux cerner l'évolution de la base de tarification, elle juge nécessaire qu'un suivi soit effectué au niveau des mises en exploitation.

La Régie demande au Transporteur, pour chacun des projets supérieurs à 25 M\$, de préciser, dans le cadre de son rapport annuel, les mises en exploitation partielles.

5.8 MODIFICATIONS AUX DURÉES DE VIE UTILE

Dans sa décision D-2002-95, concernant les durées de vie utile, la Régie précise :

« Pour tout changement de durée de vie utile des immobilisations qui peut avoir un impact tarifaire, la Régie s'attend à ce qu'avant de modifier les tarifs, le

Transporteur justifie le changement et indique les résultats avec et sans la modification »⁷².

En réponse à cette demande, le Transporteur souligne qu'aucune modification aux durées de vie utile n'a été effectuée en 2006 et qu'il n'en prévoit aucune pour les années 2007 et 2008.

Le Transporteur mentionne que les durées de vie utile des actifs du Transporteur sont soumises aux fins d'études par les experts techniques selon un plan quinquennal de révision des durées de vie. Le plan quinquennal actuel se termine en 2008. De plus, pour les années 2007 et 2008, à la date de dépôt de la présente demande en juillet 2007, le Transporteur ne prévoyait pas apporter de modification aux durées de vie utile de ses actifs. Toutefois, des études techniques reçues depuis ce dépôt, afin d'appuyer les révisions de durées de vie utile, ont indiqué la nécessité de modifier la durée de vie utile des jeux de barres de 50 à 40 ans. La simulation de la charge d'amortissement additionnelle qui en découle indique une augmentation de 5,4 M\$ en 2007 et de 4,2 M\$ en 2008⁷³.

Le GRAME fait état d'un nouveau Règlement sur les biphényles polychlorés (BPC). Il mentionne qu'à compter de mars 2008, le Transporteur ne pourra plus déplacer certains équipements visés par les exemptions de date de fin d'utilisation afin de les décontaminer et les remettre en place par la suite, sans être contraint par les nouvelles règles d'usage concernant l'entreposage et le stockage des pièces d'équipements contenant des BPC.

Le GRAME rappelle que les équipements contenant des BPC sont nécessairement des équipements en fin de vie utile pour d'autres raisons que leur teneur en BPC et donc propose fortement que soit modifiée, en fonction des échéances prescrites, la durée de vie utile de tous les équipements qui contiennent des BPC.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie a approuvé la règle comptable applicable, selon laquelle les durées de vie des immobilisations sont déterminées selon un plan quinquennal⁷⁴. La preuve révèle que le plan quinquennal de révision des durées de vie des immobilisations se termine en 2008.

La Régie demande au Transporteur de faire le point dans son prochain dossier tarifaire sur l'application de la convention relative à la révision de la durée de vie des immobilisations et de présenter le nouveau plan quinquennal, incluant les opinions d'experts à l'appui des modifications proposées.

⁷² Dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 91.

⁷³ Pièce B-11, HQT-14, document 1, page 58.

⁷⁴ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 91.

La Régie demande d'être informée de toute révision ad hoc apportée aux durées de vie des immobilisations au fil des ans.

Enfin, la Régie demande au Transporteur de préciser, le cas échéant, les diverses exigences en matière environnementale qui ont un impact sur la durée de vie des immobilisations.

6. COÛT DU CAPITAL

La présente section présente les principaux paramètres financiers utilisés pour le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification du Transporteur. Plus précisément, ces paramètres sont :

- Structure de capital présumée;
- Taux de rendement sur l'avoir propre;
- Coût de la dette.

6.1 STRUCTURE DE CAPITAL PRÉSUMÉE ET TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

La structure du capital présumée, proposée par le Transporteur est la même que celle approuvée par la Régie en 2007, soit 30 % de capitaux propres et 70 % de dette.

En ce qui concerne la détermination du taux de rendement sur l'avoir propre, le Transporteur propose :

- Le maintien de la méthode utilisée dans le dossier tarifaire 2007 pour évaluer le rendement sur l'avoir propre, soit la résultante de la somme du taux sans risque et de la prime de risque spécifique au Transporteur;
- Un taux sans risque de 4,40 % selon les prévisions du Consensus Forecast de mai 2007. Il s'agit d'une augmentation de 0,18 % par rapport au dossier précédent;
- Le maintien de la prime de risque spécifique au Transporteur approuvée par la Régie dans le dossier tarifaire 2007, soit un taux de 3,28 %.

Le taux de rendement sur l'avoir propre proposé pour 2008 s'élève à 7,68 %, soit le taux sans risque de 4,40 % plus une prime de risque spécifique du Transporteur de 3,28 %. Il s'agit d'une hausse de 0,18 %, due à une majoration du taux sans risque, par rapport au taux approuvé dans le dossier tarifaire 2007.

L'ajustement apporté au rendement sur l'avoir propre du Transporteur reflète 100 % de la variation du taux sans risque. Selon le Transporteur, les formules généralement utilisées par d'autres entités réglementées au Canada ne reflètent généralement que 75 % de la variation du taux sans risque.

Le facteur d'ajustement utilisé par le Transporteur depuis le premier dossier tarifaire en 2001 avantage ses clients. Plus précisément, le rendement sur l'avoir propre du Transporteur en 2008 s'élèverait à 8,08 % avec un facteur d'ajustement de 75 %.

La Régie accepte la proposition du Transporteur de maintenir inchangée la structure de capital présumée du Transporteur établie dans la décision D-2002-95 comportant 30 % d'avoir propre et 70 % de dette. Elle accepte également le maintien de la méthodologie utilisée pour la mise à jour du taux de rendement sur l'avoir propre.

Selon la méthode retenue et la pratique admise⁷⁵, la Régie demande au Transporteur de mettre à jour l'évaluation du taux sans risque sur la base des données du *Consensus Forecast* de novembre 2007 et sur la base de la moyenne mensuelle d'octobre 2007 des écarts quotidiens des obligations du Canada 10 ans – 30 ans.

Sur la base des données disponibles, la Régie estime le taux de rendement admissible sur l'avoir propre du Transporteur pour l'année témoin projetée 2008 à 7,83 %, soit une hausse d'environ 15 points de base par rapport au taux demandé lors du dépôt du dossier. L'impact de cette hausse sur le coût du capital est estimé à environ 7,2 M\$.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour les données du dossier et de les déposer pour approbation au plus tard le 25 février 2008 à 12 h, selon le format des tableaux 1 et 2 déposés par le Transporteur à la pièce B-1, HQT-9, document 2 du présent dossier.

⁷⁵ Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 58 et décision D-2005-50, dossier R-3549-2004 Phase I, 31 mars 2005, pages 56 et 57.

6.2 COÛT DE LA DETTE

Dans le cadre de la présente demande tarifaire, le Transporteur, à l'instar de ses demandes précédentes, utilise le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec conformément aux décisions antérieures de la Régie.

L'estimateur du coût présumé de la dette du Transporteur est le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec auquel sont apportés certains ajustements réglementaires qui ont été définis dans la décision D-2004-47⁷⁶. Tout changement comptable qui affecte le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec affecte l'estimateur du coût de la dette du Transporteur.

Le Transporteur projette, pour l'année témoin 2008, un coût de la dette de 7,84 % comparativement à 7,90 % approuvés par la Régie en 2007.

En suivi de la décision D-2007-08, le Transporteur présente les modifications aux conventions et pratiques comptables implantées à compter du 1^{er} janvier 2007, soit l'abolition de la règle transitoire de la NOC-13, la comptabilisation de l'inefficacité des relations de couverture, l'application de la méthode d'amortissement au taux effectif et la désignation des intérêts sur dette en relation de couverture des ventes d'électricité. Ces nouvelles normes de l'ICCA complètent l'harmonisation amorcée par la NOC-13 avec les normes américaines et internationales.

À l'exception de la désignation des intérêts sur dette en relation de couverture, ces modifications ont fait l'objet d'une radiation de gains aux bénéficiaires non répartis d'Hydro-Québec découlant de leur comptabilisation rétroactive. L'ensemble des radiations a un impact de 325 M\$, dont 103 M\$ associés à des relations de couverture des ventes d'électricité et 222 M\$ aux frais financiers. L'essentiel de ces derniers (193 M\$) découle de l'abolition des règles transitoires de la NOC-13. Le reste provient de l'application rétroactive de la méthode d'amortissement à taux effectif (11 M\$) et de la comptabilisation de l'inefficacité des relations de couverture (18 M\$).

Le Transporteur propose une adaptation réglementaire afin d'ajuster le dénominateur servant au calcul du taux de la dette pour l'ensemble des radiations de gains aux bénéficiaires non répartis effectuées au 1^{er} janvier 2007⁷⁷, ces radiations ayant pour effet d'entraîner une sous-estimation des montants ayant servi à financer les actifs.

⁷⁶ Dossier R-3492-2002, Phase II, 26 février 2004, pages 88 à 100.

⁷⁷ Pièce B-11, HQT-14, document 1, page 61.

L'application de l'ensemble des modifications découlant des nouvelles normes se traduit par une augmentation du coût de la dette présumée de 0,11 % en 2007 et de 0,067 % en 2008. Les revenus requis additionnels correspondants se chiffrent respectivement à 12 M\$ et 7,5 M\$.

L'impact cumulatif sur les revenus requis du Transporteur après 2008 est estimé à 57 M\$ d'ici 2030. À titre de comparaison, l'impact de l'implantation de la norme 1650 fut beaucoup plus important, résultant en une diminution d'environ 400 M\$ des revenus requis du Transporteur de 2005 à 2030⁷⁸.

Le Transporteur effectue, de plus, le suivi des autres demandes formulées par la Régie dans la décision D-2007-08 dont, notamment, une proposition de suivi annuel concernant le reclassement des effets de change de couverture des ventes en dollars américains.

Le Transporteur présente également des modifications requises de la définition de la dette pour le prochain dossier tarifaire, les financements réalisés en 2006 et 2007 et ceux projetés pour 2008, lesquels tiennent compte d'une modification de la composition de financement cible⁷⁹. En 2008, une pondération plus élevée est accordée aux obligations à échéance de 30 ans à taux fixe.

L'ACEF de Québec se questionne sur la pertinence d'appliquer les nouvelles normes comptables du présent dossier et celles du dossier tarifaire R-3605-2006, soit le reclassement de la couverture sur les revenus en dollars US pour l'année tarifaire 2008. Selon l'intervenante, le modèle de projection du coût de la dette n'est pas encore adapté aux nouvelles normes comptables. L'ACEF de Québec propose de conserver le taux de la dette intégrée tant qu'il n'y aura pas d'évaluation sérieuse de l'impact des activités non réglementées d'Hydro-Québec sur le taux de la dette. De plus, de son point de vue, la Régie a la discrétion d'appliquer les règles comptables d'Hydro-Québec aux divisions réglementées.

Comme le mentionne l'ACEF de Québec, la Régie possède la discrétion d'appliquer ou non les règles comptables d'Hydro-Québec aux divisions réglementées. Depuis la décision D-2002-95, la Régie s'est prononcée sur chacune des propositions du Transporteur quant aux règles à utiliser aux fins réglementaires après avoir entendu la preuve de tous les participants.

⁷⁸ Pièce B-1, HQT-9, document 1, page 14.

⁷⁹ Pièce B-1, HQT-9, document 1, pages 42 et 47.

La Régie avait accepté, dans cette première décision, la proposition du Transporteur qui était basée sur le principe selon lequel le calcul du coût de la dette présumée repose sur les données financières de l'entreprise établies conformément aux principes généralement reconnus édictés par l'ICCA. Des ajustements sont ensuite apportés pour le calcul du taux de la dette aux fins réglementaires.

Dans le présent dossier, la Régie se prononce sur les modifications découlant des nouvelles normes de l'ICCA prenant effet à compter du 1^{er} janvier 2007.

À l'exception de la désignation des intérêts sur dette en relation de couverture dont l'impact sur le coût de la dette est minime, les autres modifications des normes comptables se traduisent par des radiations de gains aux bénéficiaires non répartis, dont la plus importante découle de l'abolition des règles transitoires de la NOC-13.

Les impacts, sur le coût de la dette présumée, des radiations de gains aux bénéficiaires non répartis effectuées au 1^{er} janvier 2007 sont de même nature que ceux découlant de l'implantation de la norme 1650 en 2002. Les radiations au 1^{er} janvier 2007 agissent toutefois dans le sens inverse, soit une augmentation du coût de la dette présumée, car il s'agit de gains et non de pertes.

Le Transporteur invoque à cet égard les précédents en matière de traitement des impacts sur le coût de la dette de l'application de nouvelles normes et pratiques comptables, notamment les décisions de la Régie concernant les impacts découlant de la norme 1650 amendée⁸⁰ et le reclassement des effets de couverture de ventes⁸¹.

La Régie accepte l'adaptation réglementaire proposée pour l'ensemble des radiations de gains effectuées au 1^{er} janvier 2007. Un ajustement de même nature a déjà été accepté antérieurement par la Régie lors de l'implantation de la nouvelle norme comptable 1650. L'adaptation proposée est cohérente avec la définition fondamentale du dénominateur du coût de la dette, lequel doit correspondre aux montants associés à la dette susceptibles d'avoir financé les actifs.

La Régie accepte l'application, aux fins réglementaires, des nouvelles normes et pratiques comptables traitant de la comptabilisation et de l'évaluation des instruments financiers énumérées précédemment et soumises pour approbation à la section 3 de la présente décision.

⁸⁰ Décision D-2003-93, dossier R-3492-2002, Phase I, 21 mai 2003 et décision D-2004-47, dossier R-3492-2002, Phase II, 26 février 2004.

⁸¹ Dossier R-3605-2006, 20 février 2007.

Cependant, la Régie demande au Transporteur, pour le prochain dossier tarifaire, de présenter l'effet des radiations de gains de change de 325 M\$ au dénominateur sur une ligne séparée ainsi qu'une annexe détaillant cet ajustement et les montants qui seront retranchés annuellement.

Pour ce qui est de la comptabilisation de l'inefficacité des relations de couverture, une adaptation réglementaire additionnelle est requise. En effet, le Transporteur propose d'exclure, du calcul du coût de la dette présumée, les variations annuelles et de n'inclure que la composante qui ne se somme pas à zéro sur la durée des relations de couverture et dont l'impact cumulatif est de 34 M\$ d'ici 2030. À des fins de simplification du calcul de la dette réglementaire, les montants d'inefficacité sont remplacés par un montant annuel fixe pour l'ensemble de la période 2007 à 2030.

Étant donné le très faible impact, la Régie accepte la proposition du Transporteur de simplifier le calcul annuel des montants d'inefficacité des relations de couverture.

De plus, dans la préparation du présent dossier, Hydro-Québec a dû s'adapter à une contrainte de nature technique. En raison de la complexité associée aux systèmes permettant la comptabilisation selon les nouvelles normes, les délais d'implantation ont été plus longs que prévu. Le modèle qui permet de projeter le coût de la dette présumée n'est pas encore adapté à la projection des éléments du bilan selon les nouvelles normes.

Dans le cadre du dossier tarifaire 2009, le Transporteur soumettra une définition de la dette adaptée aux nouvelles rubriques comptables, ainsi qu'une cédule de l'ajustement permettant d'éliminer l'impact de la radiation de gains au 1^{er} janvier 2007. Cet ajustement s'ajoutera à celui existant découlant de l'implantation de la norme 1650 et qui n'est pas modifié par l'implantation des nouvelles normes.

Selon le Transporteur, l'utilisation du modèle reflétant les anciennes normes pour projeter le dénominateur du coût de la dette induit une imprécision de 0,01 % sur le coût de la dette⁸². Compte tenu de ce faible impact, le modèle basé sur les anciennes normes donne, à toutes fins pratiques, le même résultat qu'un modèle qui serait conforme aux nouvelles normes.

La Régie accepte la proposition du Transporteur en raison, d'une part, du faible impact sur le coût de la dette et, d'autre part, de la complexité associée aux systèmes permettant la comptabilisation selon les nouvelles normes. La Régie s'attend à des

⁸² Pièce B-11, HQT-14, document 1, page 76.

explications détaillées de la modification à la définition du coût de la dette réglementaire, de manière à toujours bien traduire la définition fondamentale.

COMPOSITION DU FINANCEMENT

Lors d'un financement, les choix effectués relativement à l'échéance du titre ou au type de taux utilisé, soit fixe ou variable, ont une influence sur la stabilité et le niveau moyen du coût de la dette de l'entreprise. Les principaux risques à considérer dans l'élaboration de la stratégie de financement sont :

- L'échéance de refinancement, c'est-à-dire la concentration des échéances qui peut exposer l'entreprise à un risque de refinancement;
- L'appariement entre la durée de vie des actifs et celle de la dette;
- Le taux d'intérêt.

Compte tenu de ces divers risques et de la conjoncture qui prévalait, Hydro-Québec avait proposé, lors du dépôt du dossier tarifaire 2004 du Distributeur, la composition cible suivante pour son financement :

- Obligations à taux variable : 20 %;
- Obligations à taux fixe (terme initial de 5 ans) : 25 %;
- Obligations à taux fixe (terme initial de 30 ans ou plus) : 55 %.

À cette époque, la structure de taux d'intérêt entrevue pour les divers instruments de financement s'avérait cohérente avec celle habituellement observée sur de longues périodes : taux des obligations d'Hydro-Québec à long terme nettement supérieur au taux 5 ans et au taux des acceptations bancaires à 3 mois. Ce contexte favorisait la composition diversifiée du financement entre les divers types d'instruments.

Hydro-Québec avait mentionné que la composition cible préconisée ne constituait pas une règle inflexible et universelle. Il existe périodiquement des contraintes ou opportunités de marché qui justifient de s'en écarter. Selon Hydro-Québec, la conjoncture actuelle s'avère exceptionnellement favorable pour les taux d'intérêt à long terme, soit des taux inférieurs à 5 % en 2006 et 2007.

Compte tenu de ce contexte, Hydro-Québec a fortement privilégié, en 2006, l'émission d'obligations à taux fixe ayant une maturité initiale de 30 ans ou plus. Cette orientation s'applique également en 2007.

Les perspectives pour 2008, notamment le faible écart au niveau historique entre le taux des obligations à taux fixe de 5 ans et de 30 ans, ont incité Hydro-Québec à recommander la composition suivante pour les nouvelles émissions : 80 % en obligations à taux fixe 30 ans et 20 % en obligations à taux variable.

La Régie prend acte des orientations retenues pour 2008 en matière de composition cible pour les nouvelles émissions de dette.

SUIVI DE LA DÉCISION D-2007-08

Comme mentionné précédemment, la proposition de suivi annuel de la stratégie de couverture des ventes en dollars américains⁸³ répond à la demande de précisions de la Régie.

La Régie demande au Transporteur de présenter ce suivi dans le prochain dossier tarifaire et les dossiers subséquents.

En conclusion, la Régie retient un coût de la dette du Transporteur pour l'année témoin 2008 de 7,84 %.

6.3 TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

Le Transporteur présente le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à sa base de tarification. Le taux proposé est de 7,792 %. Il découle des taux de la dette et de l'avoir propre établis selon les paramètres économiques retenus lors du dépôt de la demande.

En tenant compte de la mise à jour demandée du taux sur l'avoir propre, la Régie estime le rendement admissible sur la base de tarification du Transporteur pour l'année témoin projetée 2007 au taux de 7,837 %. Ce taux correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre estimé de 7,83 % et d'un coût de la dette de 7,84 %.

⁸³ Pièce B-1, HQT-4, document 2.1, page 6.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, le taux de rendement sur la base de tarification pour l'année 2008 ainsi que le détail de son calcul au plus tard le 25 février 2008 à 12 h.

6.4 COÛT EN CAPITAL PROSPECTIF

Le Transporteur demande à la Régie l'approbation d'un taux moyen du coût en capital prospectif établi, lors du dépôt, à 6,33 %⁸⁴.

La Régie estime un taux moyen du coût en capital prospectif de 6,38 % pour l'évaluation des projets d'investissements du Transporteur. Ce taux correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre estimé de 7,83 % et d'un coût prospectif de la dette de 5,75 % tel que proposé par le Transporteur⁸⁵.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le coût en capital prospectif pour 2008 et de déposer le détail de son calcul au plus tard le 25 février 2008 à 12 h.

7. REVENU REQUIS

Pour l'année témoin 2008, le Transporteur projette un revenu requis de 2 744,7 M\$, en hausse de 69,4 M\$, soit 2,6 %, par rapport à l'année autorisée 2007. Par rapport à l'année historique 2006, l'augmentation est de 134,2 M\$, soit 5,1 %.

⁸⁴ Pièce B-1, HQT-9, document 2, page 8.

⁸⁵ Pièce B-1, HQT-9, document 2, page 9.

Tableau 11
Évolution du revenu requis 2006-2008

<i>(en millions de dollars)</i>	2007	2006	2007	2008	2008	2008	Variation 2008 (*) - 2007	
	<i>autorisé</i> <i>D-2007-08</i>	<i>année</i> <i>historique</i>	<i>année</i> <i>de base</i>	<i>excluant</i> <i>télécoms</i>	<i>impact</i> <i>télécoms</i>	<i>année</i> <i>témoin</i>	M\$	%
Revenus requis								
Rendement sur la base de tarification								
Coût des capitaux empruntés	843,3	804,9	838,4	845,1	34,2	879,3	1,8	0,2%
Coût des capitaux propres	343,1	354,3	339,0	354,8	14,3	369,1	11,7	3,4%
Base de tarification (moyenne 13 mois)	15 249,3	14 799,1	15 066,4	15 399,3	622,4	16 021,7	150,0	1,0%
Coût moyen pondéré du capital	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
Coût de la dette	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
Taux de rendement sur les capitaux propres	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
Total	1 186,4	1 159,2	1 177,4	1 199,9	48,5	1 248,4	13,5	1,1%
Dépenses nécessaires à la prestation du service								
Charges nettes d'exploitation								
Charges brutes directes		496,7	509,1	525,8	0,4	526,2		
Charges de service partagés		362,4	373,7	381,9	(80,3)	301,6		
Coûts capitalisés		(109,7)	(110,9)	(111,3)		(111,3)		
Facturation interne émise		(39,1)	(35,9)	(36,6)		(36,6)		
	711,3	710,3	736,0	759,8	(79,9)	679,9	48,5	6,8%
Autres charges								
Achats services de transport	20,9	19,3	20,0	20,0		20,0	(0,9)	-4,3%
Achats d'électricité	6,8	6,2	6,2	6,3		6,3	(0,5)	-7,4%
Amortissement, déclassement	558,0	534,4	566,6	587,7	71,3	659,0	29,7	5,3%
Taxes	164,6	160,1	158,7	143,8	2,7	146,5	(20,8)	-12,6%
Autres revenus de facturation interne					(42,6)	(42,6)	-	
	750,3	720,0	751,5	757,8	31,4	789,2	7,5	1,0%
Frais corporatifs	35,2	30,6	34,6	34,4		34,4	(0,8)	-2,3%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(5,9)	(6,6)	(5,9)	(5,2)		(5,2)	0,7	-11,9%
Facturation externe	(2,0)	(3,0)	(2,0)	(2,0)		(2,0)	-	0,0%
Total	1 488,9	1 451,3	1 514,2	1 544,8	(48,5)	1 496,3	55,9	3,8%
Grand Total	2 675,3	2 610,5	2 691,6	2 744,7	-	2 744,7	69,4	2,6%

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-5, document 2, pages 3-4

(*) : excluant télécommunications

Le revenu requis 2008 doit être ajusté en fonction des diverses décisions rendues par la Régie dans les sections précédentes. La Régie réduit le montant des charges nettes d'exploitation de 19,8 M\$. Elle révisé le coût du capital à la hausse d'un montant estimé à 7,2 M\$. Au total, le revenu requis demandé est réduit d'un montant estimé à 14,4 M\$, incluant l'ajustement à la baisse de la base de tarification, pour s'établir à 2 730,3 M\$, en hausse de 55,0 M\$ par rapport au montant autorisé en 2007.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, les données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision relative aux dépenses nécessaires à la prestation du service de transport, à la base de tarification et au taux de rendement. Elle ordonne au Transporteur de déposer, pour approbation, le détail du calcul de son revenu requis ainsi ajusté, au plus tard le 25 février 2008 à 12 h.

8. COMMERCIALISATION

8.1 PRÉVISION DES BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

La méthodologie de détermination des besoins du Transporteur repose fondamentalement sur l'utilisation des prévisions faites par les clients, lorsque disponibles. Ainsi, le Transporteur utilise la prévision 2008 pour la charge locale qui a été établie par le Distributeur au moment de la préparation de son dossier tarifaire. En ce qui concerne, les besoins de point à point de long terme, le Transporteur se base sur les conventions en vigueur en 2007. En ce qui concerne les prévisions de besoins du service de point à point de court terme, le Transporteur utilise les prévisions transmises par le Distributeur et le Producteur. Pour les clients tiers, la prévision du Transporteur est basée sur l'historique de réservations.

Le Transporteur indique que les besoins prévus de la charge locale par le Distributeur sont de 35 705 MW en 2008, en baisse de 0,4 % ou 157 MW par rapport à la pointe prévue pour l'année 2007.

Les réservations pour le service de point à point de long terme sont passées de 479 MW à 591 MW au cours de 2007. La prévision pour l'année témoin 2008 s'établit à 591 MW.

Le Transporteur prévoit, pour 2008, des réservations de l'ordre de 18,8 TWh pour le service de point à point de court terme. Pour 2007, la prévision actuelle du Transporteur s'élève à 15,5 TWh.

L'AQCIE/CIFQ considère réaliste la prévision présentée par le Transporteur, tout en soulignant les aléas inhérents à cette prévision et l'existence nécessaire du compte d'écart.

L'ACEF de Québec souligne également le risque associé à cette prévision si la demande de suspension du contrat de TransCanada Energy (TCE) était acceptée.

La Régie constate que le Transporteur a présenté les prévisions de ses principaux clients, y compris la prévision de revente du Distributeur tel que demandé dans la décision D-2007-08⁸⁶. La Régie note également que la prévision des besoins et des revenus du service de point à point demeure sujette à des aléas importants qui échappent au contrôle du Transporteur. Toutes les variations seront cependant captées par le compte d'écart, le cas échéant.

La Régie accepte les prévisions de besoins de la charge locale, du service de point à point de long terme et du service de point à point de court terme pour l'année 2008 présentées par le Transporteur et reproduites au tableau ci-dessous.

Tableau 12
Besoins en 2008

Services de transport	Besoins
Service d'alimentation de la charge locale	35 705 MW
Service de point à point de long terme	591 MW
Service de point à point de court terme	18,8 TWh

Tableau établi à partir de la pièce B-1, HQT-11, document 2, page 8.

9. RÉPARTITION DES COÛTS ET TARIFICATION

9.1 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

Dans la décision D-2007-101, la Régie apportait des précisions sur certains thèmes à traiter, dont la répartition du coût de service :

« [...] dans le présent dossier, la Régie s'assurera essentiellement de l'application de la méthodologie retenue par la Régie dans la décision D-2006-66. »⁸⁷

⁸⁶ Dossier R-3605-2006, 20 février 2007, page 63.

⁸⁷ Décision D-2007-101, dossiers R-3640-2007 et R-3641-2007, 24 août 2007, page 5.

Le Transporteur a effectué la répartition du coût de service en se fondant sur la moyenne des 13 soldes de la base de tarification et non plus sur la base de tarification au 31 décembre. La méthode de répartition des coûts retenue comporte trois étapes : la répartition par fonction, la répartition par composante et la répartition par service.

UC, après analyse de la répartition des coûts effectués par le Transporteur, conclut que ce dernier a appliqué correctement la méthode décrite à la décision D-2006-66.

La Régie considère que le Transporteur a appliqué la méthode de répartition des coûts conformément à la décision D-2006-66.

La Régie note que le facteur de répartition puissance-énergie est basé, en partie, sur une estimation établie par le Transporteur du facteur d'utilisation des conventions de service de point à point du Producteur et des clients tiers. Cette estimation n'est pas réalisée par interconnexion et par client⁸⁸.

La Régie accepte la projection soumise au présent dossier, cette dernière étant faite sur la même base que dans les dossiers précédents. Cependant, la Régie demande au Transporteur de prendre les mesures requises pour conserver les informations concernant les capacités transitées par client, par interconnexion et par convention, d'ici à ce que les nouvelles fonctionnalités du système OASIS soient mises en exploitation. **Elle lui demande de présenter, au prochain dossier tarifaire, une analyse basée sur ces données justifiant l'hypothèse retenue pour le facteur d'utilisation du service de point à point de long terme.**

9.2 RÉPARTITION DU COÛT DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Le Transporteur ne propose pas de modification à la répartition des coûts des actifs de télécommunications. Les télécommunications sont traitées comme une fonction de soutien, de façon similaire au traitement de la fonction Centre de conduite du réseau et Centre de téléconduite (CCR et CT). Ceci implique que les coûts de télécommunications ont été répartis au prorata des actifs des fonctions et sous-fonctions.

⁸⁸ Pièce B-42, HQT-15, document 3.9, page 3.

UC demande, pour le prochain dossier tarifaire, que des approches alternatives soient analysées dans la répartition des actifs de télécommunications. Plus précisément, elle propose que le coût des télécommunications pourrait être traité de façon distincte des autres fonctions avec une composante puissance et énergie qui lui est propre, s'il y a lieu. UC invoque, entre autres, la justification suivante :

« Le centre de contrôle des mouvements d'énergie (CCME) situé à Montréal a pour mission de contrôler les mouvements d'énergie en temps réel sur le réseau de Transport d'électricité. Cette activité requiert l'utilisation des télécommunications pour obtenir des mesures en provenance de différents endroits du réseau et pour réaliser des manoeuvres à distance. »⁸⁹

La Régie accepte la répartition des coûts des actifs de télécommunications proposée par le Transporteur. Cette proposition respecte la finalité de la décision D-2006-66⁹⁰. Le transfert des actifs entre le groupe Technologie et le Transporteur ne modifie en rien la nature du service rendu par les actifs et l'utilisation qui en est faite par le Transporteur. Par conséquent, il est logique que, à la suite du transfert de ces actifs, la répartition des coûts liés à cette activité demeure inchangée.

9.3 TARIFICATION

9.3.1 TARIIFS DE TRANSPORT

Pour l'établissement des tarifs annuel, mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaire de l'année 2008, le Transporteur reconduit la méthode actuelle, approuvée par la Régie dans ses décisions D-2007-08 et D-2007-34⁹¹. Il apporte un ajustement au mode de calcul du tarif horaire, afin d'éviter des arrondissements successifs qui peuvent donner lieu à des erreurs d'approximation significatives. Cet ajustement a un impact identique à celui proposé par la FCEI lors du dernier dossier tarifaire, bien qu'il soit formulé de façon différente. La facture de transport de la charge locale continuera d'être un montant fixe obtenu en multipliant le tarif annuel par la prévision de demande de pointe pour la charge locale. La FCEI appuie l'ajustement au mode de calcul proposé par le Transporteur.

La Régie accepte les tarifs de transport proposés par le Transporteur, sous réserve des dispositions contenues dans la présente décision.

⁸⁹ Pièce C-8-14, UC, page 8.

⁹⁰ Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004, Phase II, 18 avril 2006, pages 9 et 10.

⁹¹ Dossier R-3605-2006, 30 mars 2007.

La Régie invite le Transporteur à présenter, dans les prochains dossiers tarifaires, l'évolution, en dollars courants et en dollars constants depuis 2001, du tarif annuel du service de point à point de long terme et de la facture de la charge locale.

Les tarifs de transport du service de point à point sont appliqués aux capacités réservées par le biais du système OASIS, majorées du taux de pertes de transport. Le Transporteur indique que le taux de pertes observé en 2006 s'est établi à 5,26 %⁹² et propose que le taux de pertes en vigueur de 5,2 % soit reconduit.

UC appuie la proposition du Transporteur.

La Régie considère que l'écart entre le taux de pertes observé et le taux en vigueur n'est pas significatif. **La Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir le taux de pertes à 5,2 %.**

La FCEI propose l'adoption d'un tableau synthèse qui présente tous les paramètres tarifaires requis, calculs effectués et résultats obtenus définissant l'année témoin 2008. Ce tableau incorpore, de plus, la résolution de l'équation algébrique qui permet de calculer simultanément tous les taux unitaires des divers tarifs. La FCEI propose également de calculer les divers tarifs à trois décimales, plutôt que deux décimales, afin de réduire l'erreur d'arrondissement. FCEI estime l'erreur maximale à 178 525 \$.

La Régie considère que le tableau synthèse présenté par la FCEI, bien qu'intéressant, n'apporte aucune modification aux structures des tarifs et se limite à décrire une façon de présenter les paramètres de calculs et les résultats obtenus pour rendre l'analyse et la compréhension des tarifs plus faciles. La Régie constate que la FCEI dispose des informations requises pour effectuer une telle analyse. En conséquence, elle ne donne pas suite à la demande de l'intervenante.

Quant à la proposition de calculer les divers tarifs à trois décimales plutôt que deux, la Régie estime, sur la base de la proposition tarifaire du Transporteur pour l'année 2008, l'erreur à 71 140 \$ en faveur du Transporteur. Dans la mesure où l'erreur est de faible ampleur et de nature aléatoire et que les écarts s'annulent sur une longue période, la Régie ne retient pas la proposition.

⁹² Pièce B-2, HQT-11, document 2, page 10.

En tenant compte des dispositions contenues dans les diverses sections de la présente décision, la Régie présente à titre indicatif, leur effet sur les tarifs des services de transport de long terme. Ainsi, le tarif de service de point à point de long terme pour l'année 2007 est estimé à 70,74 \$/KW-an, soit une réduction de 0,08 \$/KW-an par rapport aux tarifs en vigueur. La proposition initiale du Transporteur se chiffrait à 71,13 \$/KW-an.

Quant à la facture annuelle de la charge locale, le montant proposé de 2 539,7 M\$ pour 2008 est estimé à 2 525,8 M\$. Il s'agit d'une baisse de 13,9 M\$ par rapport à 2007.

9.3.2 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Le Transporteur indique avoir établi les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point conformément à la méthode approuvée par la Régie lors de ses décisions antérieures. Le niveau de ces tarifs n'a pas fait l'objet de commentaires de la part des intervenants.

La Régie constate que tous les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point demeurent inchangés. **La Régie accepte la proposition du Transporteur, sous réserve des dispositions contenues dans la présente décision.**

9.3.3 POLITIQUE DE RABAIS

La Régie, dans sa décision D-2006-66, demandait au Transporteur de former un groupe de travail afin d'analyser l'opportunité et les modalités d'une politique de rabais applicable au service de point à point :

« Le rapport devra répondre aux préoccupations suivantes :

- *l'optimisation du réseau de transport dans une perspective à long terme*
- *les impacts des propositions à court, moyen et long terme sur l'utilisation du réseau ainsi que sur les revenus du service de point à point. »*⁹³

Plusieurs propositions ont été formulées au sein du groupe de travail. Le rapport déposé à la Régie le 28 août 2007 indique un consensus des participants à l'effet que la proposition D était la meilleure approche pour mettre à l'essai une politique de rabais. Cette proposition D repose sur un mécanisme selon lequel, pendant les périodes où le taux historique

⁹³ Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004, Phase II, 18 avril 2006, page 27.

d'utilisation d'une interconnexion est inférieur à un certain pourcentage des capacités de transport disponibles (ATC), par exemple 20 %, un rabais serait offert sur le tarif horaire pour les périodes hors pointe de ces interconnexions (un rabais, par exemple de 4 \$/MW/heure, serait appliqué sur le tarif horaire hors pointe pour les interconnexions qui ont eu un taux d'utilisation inférieur à 20 % des capacités de transport disponibles) et ce rabais serait affiché sur le site OASIS du Transporteur⁹⁴.

Cette proposition s'applique à tous les clients intéressés du Transporteur et à tous les types de transactions. L'analyse présentée sur cette base par le Transporteur indique que les revenus des transactions supplémentaires engendrées par la proposition de politique de rabais seraient inférieurs à la perte de revenus résultant des rabais accordés aux transactions qui auraient eu lieu de toute façon. L'étude a été réalisée sur la base des données fournies par les participants.

EBMI souligne que les données présentées aux fins de l'analyse étaient conservatrices et qu'en outre, les clients américains potentiels n'ont pas soumis de données, n'ayant pas participé au groupe de travail. Le GIEQ appuie les observations faites par EBMI sur les données présentées aux fins d'analyse. L'UMQ met en doute la pertinence des données fournies par les participants au groupe de travail. De son point de vue, ces derniers auraient intérêt à sous-estimer l'impact réel des rabais, dans l'espoir d'en obtenir ainsi de plus grands.

L'AQCIE/CIFQ, OC et l'ACEF de Québec se prononcent contre l'implantation d'un projet pilote, car il n'y a pas de garantie raisonnable d'un accroissement des revenus du service de point à point.

La Régie note que le mandat donné au groupe de travail comprenait, entre autres, l'examen de l'impact des rabais sur les revenus de service de point à point. Elle accepte l'étude présentée par le Transporteur et ses conclusions à l'effet que l'impact de la proposition D serait de diminuer les revenus du service de point à point. La Régie considère que les données présentées par les participants au groupe de travail dans le cadre de cette étude constituent la meilleure base de référence disponible pour en évaluer les résultats. Ces derniers viennent corroborer le bilan des expériences faites en 2002 et 2003. **La Régie rejette la proposition D car elle ne rencontre pas le critère de rentabilité.**

⁹⁴ Pièce B-5, HQT-13, document 6, page 33.

Le GIEQ a proposé d'appliquer la proposition D à toutes les transactions, sauf celles réalisées par le Producteur. L'exclusion systématique d'un client dans le cadre d'une politique de rabais, telle que proposée par le GIEQ, pose un problème de discrimination. **La Régie rejette cette approche.**

EBMI a mis de l'avant une proposition basée sur un mécanisme de vente par encans. Ces encans ne porteraient que sur des transits découlant de « transactions de passage ».

La Régie considère qu'il n'est pas opportun de limiter des encans ou des rabais à une seule catégorie de transactions. En effet, la proposition de EBMI aurait pour effet d'établir deux tarifs distincts pour un même transit sur une interconnexion, du seul fait que l'énergie soit exportée à partir du réseau du Transporteur ou qu'elle provienne d'un autre réseau. De plus, dans certains cas, cette proposition aurait pour effet d'établir des tarifs différents pour un même transit sur une interconnexion, réalisé à partir de deux centrales qui seraient localisées au Québec, l'une sur le réseau de TransÉnergie, l'autre sur le réseau de EBMI, par exemple.

Par ailleurs, la Régie constate que l'utilisation du réseau en période hors pointe demeure faible et qu'il existe toujours un potentiel d'optimisation. La croissance générale des revenus du Transporteur prévue à court et à moyen terme ne constitue pas en soi un argument pour mettre de côté le potentiel d'optimisation du réseau.

La Régie constate également que l'approche des rabais généralisés en période hors pointe se heurte à la problématique de la baisse des revenus du service de point à point. La Régie croit qu'une approche où la totalité des capacités disponibles serait mise à l'encan mènerait au même résultat. Cependant, il est possible que la mise à l'encan de quantités limitées en période hors pointe ait pour effet de stimuler le marché, tout en minimisant la perte de revenus. Les quantités mises à l'encan pourraient fluctuer dans le temps et seraient établies à un niveau tel que les offres attendues excèdent la capacité de mise à l'encan.

La Régie est ouverte à examiner une proposition ciblée portant sur un projet-pilote de mise à l'encan de quantités limitées en période hors pointe, accessible à tous les clients du Transporteur et à toutes les transactions. Le projet pilote pourrait prévoir, notamment :

- L'adoption des heures hors pointe des réseaux voisins;
- Les modalités détaillées de mise à l'enchère de quantités limitées pour les services non fermes sur une base hebdomadaire ou mensuelle;
- La comptabilisation des informations sur les quantités réservées, leur durée, les prix applicables et les revenus qui en découleront.

9.4 SUJETS À CONSIDÉRER POUR LE PROCHAIN DOSSIER TARIFAIRE

RÉPARTITION DES COÛTS

Dans la décision D-2007-101, la Régie indiquait que, dans le présent dossier, elle s'assurerait essentiellement de l'application de la méthodologie de répartition des coûts retenue dans la décision D-2006-66. En cours d'audience, la Régie a précisé que la répartition des coûts est un sujet usuel des dossiers tarifaires et qu'elle était disposée à entendre les commentaires et préoccupations des intervenants sur des sujets à débattre dans des dossiers ultérieurs.

En ce qui concerne la répartition des coûts, le sujet a été traité de manière exhaustive lors des dossiers tarifaires R-3401-98⁹⁵ et R-3549-2004, Phase II⁹⁶. Toutefois, la Régie est disposée à reconsidérer certains aspects de la méthode de la répartition des coûts dans la mesure où la nécessité de les modifier est suffisamment justifiée.

Selon la Régie, les sujets suivants en matière de répartition des coûts pourront être examinés lors du prochain dossier tarifaire.

L'interconnexion avec l'Ontario qui sera mise en service en 2009

Certains intervenants sont préoccupés par la croissance des coûts associés à l'augmentation des réservations à long terme, et plus particulièrement par ceux associés à la mise en service de la nouvelle interconnexion avec l'Ontario.

Les interconnexions existantes, tel qu'indiqué dans la décision D-2006-66, ont été développées bien avant l'ouverture des marchés et la séparation fonctionnelle. La nouvelle interconnexion avec l'Ontario a été développée selon un mode différent⁹⁷ et pourrait recevoir, aux fins de la répartition des coûts, un traitement différent de celui des interconnexions existantes. Le Transporteur a d'ailleurs indiqué que ce sujet faisait déjà partie de ses réflexions⁹⁸.

⁹⁵ Décision D-2002-95, 30 avril 2002.

⁹⁶ Décision D-2006-66, 18 avril 2006.

⁹⁷ Pièce B-1, HQT-11, document 1, page 17.

⁹⁸ NS, volume 3, page 41, lignes 1-3.

Traitement du financement d'ajouts au réseau par des engagements d'achats donnant lieu à des achats de service de point à point de court terme.

Certains intervenants sont préoccupés par le fait que le service de point à point de court terme ne se voit attribuer aucun coût de service.

La répartition des coûts est faite sur la prémisse que les ajouts au réseau sont justifiés soit par la charge locale, soit par le service de point à point de long terme. Or, les engagements d'achat, qui s'élèvent à environ 80 M\$ en 2008, constituent des engagements à long terme qui ne donnent lieu actuellement qu'à des achats de service de point à point de court terme pour lesquels aucun coût de service n'est alloué. La Régie s'interroge sur le traitement de cette approche de financement d'ajouts au réseau en lien avec la répartition du coût de service.

TARIFICATION

En ce qui concerne la tarification, plusieurs préoccupations ont été émises par les participants dont, entre autres, le caractère fixe de la facture pour la charge locale ainsi que la possibilité d'avoir un tarif pour les heures de pointe. La Régie note également qu'un certain nombre d'enjeux ont été soulevés dans des dossiers tarifaires antérieurs.

La Régie considère que le sujet suivant devra être examiné lors du prochain dossier tarifaire.

Impact de l'ordonnance 890 sur la structure des tarifs

Le Transporteur devra indiquer les impacts qui découlent de cette ordonnance sur la tarification et, le cas échéant, sur la répartition des coûts.

10. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT (TARIFS ET CONDITIONS)

Le Transporteur présente plusieurs propositions de changements au texte de *Tarifs et conditions*, tout en indiquant que celles-ci n'ont pas pour effet de modifier substantiellement les modalités prévues aux *Tarifs et conditions*. Il s'agit principalement de clarifications et de

précisions. Cependant, certaines modifications proposées par le Transporteur ont soulevé un questionnement de la part de certains intervenants.

Newfoundland and Labrador Hydro présente des observations par lesquelles elle demande que l'examen de la modification proposée à l'article 19.3 soit reportée au prochain dossier tarifaire.

Par ailleurs, l'une des modifications initialement proposées concernait la *Section C* de l'*Appendice J* du texte des *Tarifs et conditions*. Le Transporteur proposait de considérer, dans le coût des ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, les postes-sources alimentant la charge locale, en plus des postes-satellites⁹⁹. Cette modification visait à inclure les postes-sources qui alimentent un client industriel. En réponse à certaines questions de la Régie, le Transporteur fournit des précisions concernant l'application du montant maximal qu'il peut assumer dans le cas d'ajouts au réseau de transport pour répondre aux besoins du Distributeur¹⁰⁰. Dans le cas d'ajouts à un poste-source qui seraient dus à l'accroissement de la charge des postes-satellites qu'il alimente, le Transporteur mentionne que plusieurs situations peuvent se présenter et que la Régie serait en mesure de voir, pour ces projets importants, de quelle façon il faudrait appliquer le texte des *Tarifs et conditions*¹⁰¹.

Dans sa plaidoirie, le Transporteur retire de sa requête R-3640-2007 toutes les modifications proposées aux *Tarifs et conditions* autres que celles portant sur les tarifs eux-mêmes et celles portant sur la mise à jour de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau¹⁰². Il ajoute que ce retrait n'aurait aucun impact pour lui et sa clientèle puisque les modifications proposées n'avaient qu'un but de clarté et de cohérence et qu'elles ne visaient qu'à confirmer des pratiques déjà établies par le Transporteur¹⁰³.

La Régie prend acte du retrait, par le Transporteur, de toutes les propositions de modifications au texte des *Tarifs et conditions*, autres que les tarifs eux-mêmes et la mise à jour de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau.

⁹⁹ Pièce B-1, HQT-13, document 5, feuille originale 209, déposée le 11 juillet 2007.

¹⁰⁰ Pièce B-11, HQT-14, document 1, pages 105 à 107; pièce B-26, HQT-14, document 1.1, pages 52 et 53.

¹⁰¹ NS, volume 3, page 175.

¹⁰² NS, volume 9, page 207.

¹⁰³ NS, volume 8, page 153.

Par ailleurs, EBMI fait état d'une difficulté d'interprétation avec le Transporteur concernant l'application du texte de l'*Annexe 4 des Tarifs et conditions* relatif au service de compensation d'écart de réception. Selon EBMI, il est nécessaire que la Régie précise la portée de l'*Annexe 4* ou, le cas échéant, la modifie pour tenir compte d'une problématique particulière qu'il expose dans sa preuve.

En ce qui concerne la demande de EBMI, la Régie constate que cette dernière ne présente aucune proposition concrète de modification au texte des *Tarifs et conditions*. L'intervenante demande plutôt à la Régie de fournir son interprétation du texte actuel de l'*Annexe 4* à partir d'une situation réelle qui fait l'objet d'un désaccord avec le Transporteur. En cas de litige entre le Transporteur et un client du service du transport d'électricité à l'égard d'une disposition du texte des *Tarifs et conditions*, la Régie considère que la procédure d'examen des plaintes est le recours approprié. Elle n'a donc pas à se prononcer sur cette question dans le cadre du présent dossier.

Enfin, la Régie s'interroge sur l'application des *Tarifs et conditions* dans le cas des ajouts aux postes-sources et également des ajouts aux postes du réseau principal (735 kV) qui seraient dus à l'accroissement de la charge locale. Ses préoccupations portent, entre autres, sur les risques de dépassement de l'allocation maximale lorsque les ajouts font l'objet de plusieurs demandes d'autorisation séparées auprès de la Régie en vertu de l'article 73. Dans cette perspective, elle demande au Transporteur, dans le prochain dossier tarifaire, de traiter la problématique reliée à l'application de l'allocation maximale du Transporteur visant à assurer la neutralité tarifaire pour l'ensemble des ajouts requis à partir de l'approvisionnement (intégration de centrales) jusqu'au point de livraison.

11. CONFIDENTIALITÉ

Le 11 juillet 2007, le Transporteur a déposé les pièces suivantes sous pli confidentiel :

- B-1, HQT-10, document 1.2 relative au schéma unifilaire du réseau du Transporteur et aux schémas d'écoulement de puissance;
- B-1, HQT-11, document 1.2.1 contenant les schémas unifilaires joints normalement aux ententes de raccordement concernant les projets de moins de 25 M\$ et faisant l'objet de la pièce B-1, HQT-11, document 1.

Dans la décision D-2007-101, la Régie a accepté de recevoir ces pièces sous pli strictement confidentiel, et ce, jusqu'à ce que la Régie rende la décision en révision dans le dossier R-3633-2007. Le Transporteur était donc exceptionnellement et temporairement dispensé de produire une preuve à l'appui de la confidentialité de ces documents, et ce, uniquement dans le but d'éviter de susciter un débat parallèle à celui qui devait se tenir dans le dossier de révision R-3633-2007.

Le 6 novembre 2007, la formation saisie du dossier R-3633-2007 a rendu sa décision sur la demande en révision. À la suite de cette décision, le Transporteur a déposé, lors de l'audience du 14 novembre 2007, un affidavit au soutien de sa demande de confidentialité.

Le même jour, la formation au présent dossier a rendu sa décision finale sur la demande de traitement confidentiel. Compte tenu de l'état d'avancement des travaux, la Régie accepte la confidentialité des pièces B-1, HQT-10, document 1.2 et B-1, HQT-11, document 1.2.1 sur la base de la preuve sommaire par affidavit. **Tel que mentionné lors de l'audience, cette décision ne préjuge pas d'une éventuelle décision que pourrait rendre la Régie à l'issue d'un débat complet sur la question.**

12. RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS

Le 11 décembre 2007, le Transporteur a déposé une requête interlocutoire afin que les tarifs existants du service de transport incluant les tarifs des services complémentaires soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2008. Il déposait également des amendements à sa demande principale qu'il jugeait nécessaires afin que l'application des tarifs fixés subséquemment au 1^{er} janvier 2008 puisse être rétroactive.

Le 12 décembre 2007, la Régie a invité les intervenants à lui faire part de leurs commentaires sur cette requête interlocutoire. La Régie n'a reçu aucun commentaire des intervenants.

Dans sa décision D-2007-143 rendue le 19 décembre 2007 dans le présent dossier, la Régie accueille la requête interlocutoire du Transporteur et déclare provisoires les tarifs existants à compter du 1^{er} janvier 2008.

La Régie considère que l'application rétroactive des tarifs est nécessaire pour permettre au Transporteur de récupérer le revenu requis autorisé par la Régie dans la présente décision.

La proposition du Transporteur n'inclut aucune modification quant à la structure des tarifs des services complémentaires ni aucune modification quant à la nature de ces services. Par ailleurs, les clients du Transporteur ont été informés, par un avis sur le site OASIS, de la décision D-2007-143.

La Régie autorise le Transporteur à appliquer les tarifs de transport résultant de la présente décision de façon rétroactive, à compter du 1^{er} janvier 2008, dès que la Régie aura rendu sa décision finale quant au texte des *Tarifs et conditions*.

13. ARTICLE 75

Dans le cadre de l'article 75 de la Loi, la Régie assure le suivi de certaines informations ainsi que de ses décisions. Elle demande au Transporteur d'inclure à ses rapports annuels, à la section portant sur l'état d'avancement des projets majeurs, les informations suivantes :

- Pour chacun des projets supérieurs à 25 M\$, les mises en exploitation partielles.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande amendée du Transporteur;

ACCEPTE l'application, aux fins réglementaires, des nouvelles normes comptables relatives à la comptabilisation des instruments financiers et relations de couverture;

FIXE les modalités de disposition du compte d'écart relatif aux revenus des services de transport de point à point telles que prévues dans la section 3 de la présente décision;

REFUSE l'établissement d'un compte de frais reportés relatif à la quote-part éventuelle du Transporteur dans la redevance d'Hydro-Québec au Fonds vert;

AUTORISE l'acquisition par le Transporteur des actifs de télécommunications du groupe Technologie d'Hydro-Québec et l'intégration de ces actifs à sa base de tarification, le tout à compter du 1^{er} janvier 2008;

RECONNAÎT les projets de télécommunications en cours, au 31 décembre 2007, comme préalablement autorisés;

MAINTIENT pour le Transporteur une structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

RÉSERVE sa décision finale quant à la base de tarification, au taux de rendement sur l'avoir propre, au taux de rendement sur la base de tarification, au coût en capital prospectif, au revenu requis pour l'année 2008 ainsi qu'aux tarifs des services de transport et **ORDONNE** au Transporteur de déposer, d'ici le **25 février 2008 à 12 h**, les mises à jour demandées;

PREND ACTE du retrait, par le Transporteur, de toutes les propositions de modifications au texte des *Tarifs et conditions*, autres que les tarifs eux-mêmes et la mise à jour de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau;

ACCUEILLE la demande du Transporteur à l'effet que les tarifs qui seront approuvés par la Régie dans sa décision finale, soient appliqués de façon rétroactive à compter du 1^{er} janvier 2008;

RÉSERVE sa décision finale quant à la mise à jour de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport décrite à la *section E* de l'*Appendice J* des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

ORDONNE au Transporteur de déposer, au plus tard le **25 février 2008 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions* reflétant les décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

DEMANDE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Richard Carrier
Régisseur

Louise Rozon
Régisseur

Louise Pelletier
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M^e Denis Falardeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M. Jean-François Samray;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Energy Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe interconnexions et énergie Québec (GIEQ) représenté par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Mathieu Drolet;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.