CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No. : R-3888-2014

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION

MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

TABLE DES MATIÈRES

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR 1

A. L'Allocation maximale 1

B. Favoriser la continuité et la neutralité tarifaire 1

II. LA POSITION DES INTERVENANTS 2

A. La neutralité tarifaire 2
1. Des tarifs justes et raisonnables 3
2. La neutralité tarifaire aux fins de la politique d'ajouts 3
3. La neutralité tarifaire et la demande d'autorisation d'un investissement en vertu de l'article 73 LRÉ 4
4. Le suivi des engagements 5

B. Conservatisme 7
1. Une prudence requise par la Loi 8
2. Une prudence pour l'atteinte de la neutralité tarifaire 8
3. Une prudence adaptée au contexte québécois 9
4. Une prudence qui a bien servi les Québécois 10

C. L'utilisation d'un coût annuel constant 11

D. La période d'amortissement de 20 ans 13

E. Les frais d'entretien et d'exploitation et leur évolution prévisible 15

F. Le coût du capital 16

III. CONCLUSIONS 17

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

A. L'ALLOCATION MAXIMALE

1. Le montant maximal assumé par le Transporteur pour les ajouts requis aux fins de répondre aux demandes de service offerts en vertu des Parties II, III et IV des *Tarifs et conditions* (***Tarifs et conditions*** ou **TC**) est établi suivant la méthodologie de calcul décrite à l'Appendice J[1] (**Montant maximal**). Ce Montant maximal est obtenu en multipliant l'allocation maximale (**Allocation maximale**) par la puissance maximale à transporter sur le réseau[2].

2. Plus spécifiquement, l'Allocation maximale codifiée à la section E de l'Appendice J correspond au niveau d'investissement unitaire maximal, exprimé en dollar par kilowatt, à être récupéré par le biais du tarif de transport sur une période de 20 ans. Son calcul, obtenu par itération[3], repose sur quatre paramètres ou variables connus soit :

   a) un amortissement linéaire sur une période de 20 ans;

   b) la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien;

   c) le coût du capital; et

   d) la taxe sur les services publics[4].

3. À titre illustratif, l'Allocation maximale pour l'année 2014 est de 598 $/kW tel qu'il appert du Tableau 1 joint en annexe à la présente argumentation[5].

B. FAVORISER LA CONTINUITÉ ET LA NEUTRALITÉ TARIFAIRE

4. La méthodologie de calcul de l'Allocation maximale est connue des intervenants, présentée à la Régie dans le cadre des demandes d'autorisation d'investissements logées en vertu de l'article 73 LRÉ et adaptée à la spécificité du Québec[6].

5. Cette méthodologie a été introduite par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3401-98, approuvée par la Régie dans ses décisions D-2002-95 et D-2003-12 et depuis appliquée de façon continue et à la connaissance des parties intéressées.

6. L'Allocation maximale a pour finalité d'éviter qu'un nouvel ajout n'induise une hausse du tarif de transport[7]. Elle représente un montant d'investissement unitaire dont le coût annuel demeure en tout temps égal ou inférieur au tarif retenu au moment de son application.

7. Ainsi, puisqu'elle sert à déterminer le Montant maximal donc, par implication, à fixer, lorsque requis, la contribution exigible du client pour couvrir le coût d'un ajout, cette méthodologie de

---

[1] *Tarifs et Conditions*, p. 180-181. […] la valeur actualisée sur vingt (20) ans du tarif point à point pour une livraison annuelle indiquée à l'annexe 9 des présentes, duquel on retranche un montant de 15 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau effectué ainsi que des montants applicables pour tenir compte de […] de la Taxe sur les services publics applicables. Dans le cas d'un service d'une durée de moins de vingt (20) ans, le maximum des coûts assumés par le Transporteur est établi au prorata en valeur actualisée de l'engagement du client par rapport à une durée de vingt (20) ans, multiplié par le montant indiqué ci-dessus.

[2] Complément de preuve du Transporteur, HQT 3, Document 1, B-0011 (**Complément de preuve de HQT**), p. 7, lignes 14-17.

[3] Ce montant est obtenu par itération en faisant correspondre le coût annuel au tarif annuel.

[4] Présentation PowerPoint du Transporteur du 2 février 2015, Document HQT-5, Document 2.1, cote B-0050 (**Présentation HQT**), p. 6.

[5] Présentation HQT, p. 7; Complément de preuve de HQT, p. 9.

[6] Présentation HQT, p. 9.

[7] Présentation HQT, p. 8.

calcul procède directement des trois principes directeurs sous-jacents à la politique d'ajouts, y compris le principe de la couverture des coûts et de la protection des clients existants[8].

8. Plus directement encore, l'Allocation maximale et sa méthodologie de calcul « incarnent [9]» expressément le concept de la neutralité tarifaire, tel que démontré ci-dessous.

9. Lors du dépôt de sa Demande et de sa preuve le 30 avril 2014, le Transporteur ne proposait aucune modification à la méthodologie de calcul de l'Allocation maximale.

10. Il n'en propose aucune aujourd'hui, au terme de l'audition.

11. Le Transporteur invite la Régie à agir dans la continuité et de maintenir une méthodologie qui a bien servi le développement du réseau de transport et le maintien de tarifs relativement stables.

12. À l'étude de l'ensemble de la preuve, le Transporteur demeure convaincu que la méthodologie de calcul suivie depuis 2002 et les variables et paramètres sur lesquels elle repose sont adaptés au Québec et appropriés pour atteindre les fins recherchées par l'Allocation maximale.

II. LA POSITION DES INTERVENANTS

13. Tant à l'audience que lors de la préparation du Complément de preuve et de réponses à des demandes de renseignements, le Transporteur a été appelé à présenter ou justifier le bien-fondé de cette méthodologie.

14. Ces questions ont principalement porté sur quatre sujets, à savoir l'utilisation d'un tarif constant ou d'un coût annuel décroissant[10], la période d'amortissement[11], la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien[12] et l'utilisation du coût moyen pondéré de capital prospectif[13].

15. Le Transporteur aborde chacun de ces sujets ci-dessous.

16. Cependant, nous croyons utile de revenir sur deux concepts qui ont meublé une partie significative des débats : la neutralité tarifaire et le conservatisme.

A. LA NEUTRALITÉ TARIFAIRE

17. La neutralité tarifaire est invoquée libéralement par nombre d'intervenants pour justifier leurs prétentions. Il faut donc bien comprendre l'origine et l'application de ce concept pour disposer de ces prétentions.

18. Pour ce faire, il importe d'identifier le contexte précis à l'intérieur duquel la neutralité tarifaire s'inscrit pour éviter toute confusion susceptible d'en dénaturer la finalité.

19. À ce sujet, la Régie voudra considérer quatre contextes bien distincts[14], soit :

    a) l'examen de la politique d'ajouts;

---

[8] D-2002-095, p. 298.
[9] Notes sténographiques de l'audience du 4 février 2015, Volume 4, cote A-0040, (**N.S. Vol. 4**) p. 123-125.
[10] Complément de preuve de HQT, p. 7-8; Notes sténographiques de l'audience du 2 février 2015, Volume 2, cote A-0036, (**N.S. Vol. 2**), p. 37-40.
[11] Complément de preuve de HQT, p. 7-8; N.S. Vol. 2, p. 37-40.
[12] Complément de preuve de HQT, p. 7-8; N.S. Vol. 2, p. 37-40.
[13] Complément de preuve de HQT, p. 8; N.S. Vol. 2, p. 33.
[14] N.S. Vol 4., p. 126-129.

b) l'autorisation d'un projet en vertu de l'article 73 LRÉ;

c) la fixation de tarifs en vertu de l'article 49 LRÉ; et

d) le suivi des engagements.

1. Des tarifs justes et raisonnables

20. Le concept de neutralité tarifaire n'est d'aucune application lors de la fixation des tarifs de transport puisque le devoir de la Régie est d'approuver des tarifs justes et raisonnables[15], tenant compte de l'ensemble des principes, règles et circonstances pertinentes à cette fin.

21. Ainsi, les tarifs évoluent à la hausse ou à la baisse au fil des ans en raison d'une multitude de facteurs et ces fluctuations sont inhérentes au processus de tarification sur la base de données prévisionnelles et indissociables des réalités changeantes du marché[16].

22. On comprendra aussi que toute interprétation ou application du concept de neutralité tarifaire pour se protéger de ces fluctuations, ou chercher une forme de garantie contre une hausse annuelle des tarifs est dénuée de fondement. Comme le rappelait le témoin Chang, « *rate neutrality does not mean that transmission rate stays constant over future years, or that transmission rate is exactly the same had the new service not been added* »[17].

23. Par leurs propos, certains intervenants semblent chercher une telle forme de garantie en liant la hausse annuelle des tarifs à une contravention à la neutralité tarifaire[18].

24. Un tel lien témoigne d'une mauvaise compréhension des décisions de la Régie, du processus tarifaire et de la neutralité tarifaire. Ce lien est irréconciliable avec l'article 49 LRÉ et ignore le fait que le tarif de transport sert à payer le service de transport rendu au moyen de l'ensemble des actifs de transport, y compris mais pas uniquement le nouvel ajout[19].

2. La neutralité tarifaire aux fins de la politique d'ajouts

25. Aux fins de la politique d'ajouts, la neutralité tarifaire s'incarne à même le calcul de l'Allocation maximale sur une période de 20 ans. L'exigence d'une Contribution est au même effet.

26. Nul ne conteste que l'Allocation maximale a pour effet « mathématique » de limiter, à la valeur du tarif, les coûts unitaires associés à un nouvel ajout[20].

27. Pour preuve, il suffit de référer à la décision D-2002-095, une décision fondatrice où la Régie évoquait pour la première fois le concept de neutralité tarifaire en relation directe avec le calcul de l'Allocation maximale, sur une période de 20 ans :

> Tel que proposé par le transporteur, le montant total qu'il aurait à assumer correspond à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de 20 ans en prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital. La Régie

---

[15] Article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01, a. 114)* (**LRÉ**).
[16] N.S. Vol. 4, p. 126-128.
[17] Rapport de l'expert Judy W. Chang de The Brattle Group sur la politique relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-2, Document 1, cote B-0005 (**Rapport Chang**), p. 19.
[18] Mémoire de l'AQCIE-CIFQ, cote C-AQCIE-CIFQ-0017 (**Mémoire de l'AQCIE-CIFQ**), p. 9.
[19] Présentation HQT, p. 8.
[20] Présentation HQT, p. 8.

> reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients[21].
>
> [nous soulignons]

28. Elle réitérait dans sa décision D-2011-039 que la neutralité tarifaire prend aussi, et nécessairement, la forme d'une contribution :

> [403] Pour les investissements reliés à la croissance des besoins de la charge locale, la Régie décidait d'appliquer le concept de la neutralité tarifaire, neutralité assurée par la contribution du Distributeur aux coûts des investissements, afin que le tarif de transport, un tarif uniforme pour tous les usagers des services de transport, n'augmente pas[22]. […]
>
> [424] […] La Régie est d'avis qu'il ne s'agit là que de la conséquence de l'application du concept de neutralité tarifaire qui prend la forme d'une contribution du Distributeur ou des clients de point à point et qui se traduit par un crédit à la base de tarification du Transporteur[23]. [nous soulignons]

29. La décision D-2009-071 est au même effet :

> [95] Considérant que l'objectif de neutralité tarifaire a été retenu dès la décision D-2002-95 comme fondement de la politique des ajouts au réseau, la Régie conclut que le texte des Tarifs et conditions doit être clarifié et amendé afin de refléter les orientations retenues dans la présente section. **Elle demande donc au Transporteur de déposer, pour approbation, une version modifiée du texte de l'appendice J des Tarifs et conditions dans les 30 jours de la présente décision**[24].

30. Le témoignage des représentants du Transporteur, du témoin Chang[25] et du témoin Knecht[26] confirment que l'Allocation maximale est le véhicule choisi pour assurer la neutralité tarifaire.

31. Ce véhicule est conçu en conformité aux principes réglementaires sous-jacents à la règle du « *higher-of* » établi par la FERC pour atteindre des objectifs de traitement équitable, de protection des clients existants, de couverture des coûts, de neutralité tarifaire et d'efficacité économique[27].

> *HQT's Network Upgrade Policy is consistent with the principles associated with FERC's "Higher-Of" policy. It provides the confidence of adequate cost recovery from native load and point-to-point customers such that each is protected from excessive costs associated with network upgrades triggered by new requests. It treats all customers on the system fairly and equitably. HQT's policy promotes efficient transmission investment*[28].

3. La neutralité tarifaire et la demande d'autorisation d'un investissement en vertu de l'article 73 LRÉ

32. Si la neutralité tarifaire s'incarne dans l'Allocation maximale, sa démonstration est faite lors de l'autorisation d'un projet.

33. En vertu de l'article 73 LRÉ et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[29], le Transporteur dépose au soutien de sa demande

---

[21] D-2002-95, p. 298.
[22] D-2011-039, par. 403.
[23] D-2011-039, par. 424.
[24] D-2009-071, par. 95.
[25] N.S. Vol. 2, p. 108-117; Présentation HQT, p. 18.
[26] Notes sténographiques de l'audience du 6 février 2015, Volume 6, cote A-0044, (**N.S. Vol. 6**), p. 21-31.
[27] Présentation Chang, p. 18.
[28] Présentation Chang, p. 7.
[29] Chapitre R-6.01, r. 2, Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (**Règlement**).

d'autorisation une preuve relative à « l'impact [du projet] sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité »[30].

34. Cet impact d'ordre tarifaire n'est qu'un parmi plusieurs facteurs que la Régie doit considérer[31]. La démonstration d'un impact neutre ou à la baisse sur les tarifs milite certainement pour l'autorisation d'un projet d'investissement mais ne constitue pas pour autant une condition *sine qua non.*

35. Cette démonstration s'effectue à la lumière des engagements et des contributions financières du client à l'origine de l'ajout, en considérant le Montant maximal assumé par le Transporteur sur une période de 20 ans par rapport au coût du projet et, le cas échéant, le paiement d'une contribution.

36. À titre illustratif, lors de l'approbation du projet La Romaine, la Régie réitérait en des termes non équivoques ce concept de neutralité tarifaire :

> [73] La section E de l'Appendice J citée plus haut vise à faire en sorte que le Transporteur récupère le Montant maximal de son investissement sur 20 ans, à partir des revenus actualisés qu'il recevra du client en transportant l'électricité aux tarifs applicables. Les revenus tarifaires sont le produit de la nouvelle puissance maximale en kW à transporter (dans le présent cas, 1 550 000 kW) par le tarif en vigueur en $/kW.
>
> [74] Si le Transporteur récupère ainsi le Montant maximal, cela couvre ses coûts et, par voie de conséquence, l'investissement n'a pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport d'électricité. C'est le concept de la neutralité tarifaire[32]. [nous soulignons]

37. En somme, la neutralité tarifaire est démontrée sur une période de 20 ans, en amont, lors de l'examen de la demande d'autorisation d'un projet en vertu de l'article 73 LRÉ

4. Le suivi des engagements

38. La neutralité tarifaire ne trouve pas d'application dans le cadre administratif du suivi annuel des engagements.

39. Un suivi annuel des engagements, qu'il s'agisse d'engagements de type Toulnoustuc, de type Magpie, ou encore de celui proposé pour les engagements visés par l'article 12A.2 (i) n'est pas un substitut à la démonstration de la neutralité tarifaire faite lors de l'approbation d'un projet, ni un véhicule pour introduire une obligation de neutralité tarifaire annuelle.

40. Ce suivi annuel a plutôt pour objectif de vérifier et d'assurer annuellement, en aval, la couverture des coûts assumés par le Transporteur, en amont, sur un maximum de 20 ans, jusqu'à concurrence de l'Allocation maximale.

41. La Régie notait ainsi la distinction existant la neutralité tarifaire effectuée dans le cadre du dossier d'autorisation et le suivi des engagements souscrits selon l'article 12A.2 :

---

[30] Chapitre R-6.01, r. 2, Règlement, article 2.7.
[31] Règlement, par. 1-2.
[32] D-2011-083 (Motifs), par. 73-74.

> [31] Selon la Régie, le suivi des engagements pris dans le cadre de projets d'ajouts au réseau ne vise pas à refaire l'exercice de neutralité tarifaire effectué dans le cadre du dossier d'autorisation. Ce suivi vise plutôt à juger si les dispositions prévues aux Tarifs et conditions ainsi que les exigences précisées dans chaque décision sont respectées[33]. [nous soulignons]

42. Dans la même décision, la Régie distinguait le « test » de neutralité tarifaire mesurée sur une période de 20 ans de ses modalités d'application dans certains cas particuliers :

> [119] Le traitement des ajouts au réseau constitue l'une des pierres angulaires du cadre réglementaire applicable au Transporteur. Les difficultés ou problématiques identifiées par la Régie dans ses récentes décisions et traitées au présent dossier réfèrent essentiellement aux modalités d'application du test de neutralité tarifaire dans certains cas particuliers[34]. [nous soulignons]

43. À l'audience, la question de fixer dans le temps l'application du concept de neutralité tarifaire s'est posée lors du contre-interrogatoire du Transporteur[35].

44. Concernant cette question de « moment », il est clair de ses précédents que la Régie a depuis toujours disposé de la neutralité tarifaire, lors et dans le cadre de l'autorisation d'un projet en vertu de l'article 73[36], donc en amont.

45. Dans le cas des projets de raccordement visés à l'article 12A.2, les *Tarifs et conditions* prévoient une autre exigence, distincte de la neutralité tarifaire, soit d'établir l'existence d'engagements de nature à assurer la couverture des coûts sur une base annualisée (12A.2 (ii)) ou de valeur actualisée (12A.2 (i)).

46. L'existence de ces engagements d'ordre contractuel est à l'origine de l'intérêt exprimé par la Régie dans la décision D-2009-071 pour un suivi annuel, selon le format prescrit à l'Annexe 1 de cette décision[37].

47. Cela dit, il importe de bien comprendre que ces engagements pris sous l'article 12A.2 et leurs suivis sont distincts de l'examen de l'impact à la marge sur les tarifs d'un nouvel ajout.

48. Il importe aussi de dissocier la neutralité tarifaire du débat relatif à l'existence de « revenus disponibles » pour couvrir des montants d'allocations en vertu de conventions en vigueur aux fins de l'application de l'article 12A.2 (i).

49. À titre illustratif, un projet autorisé tenant compte du libellé actuel de l'article 12A.2 et pour lequel les coûts sont inférieurs à l'Allocation maximale rencontre le test de la neutralité tarifaire même si postérieurement, à l'étape du suivi annuel, l'utilisation de revenus disponibles en vertu de conventions en vigueur (par opposition à l'exigence de nouveaux engagements distincts), ferait conclure pour certains à la perte (même marginale) d'une baisse de tarif annoncée[38].

50. Conclure autrement implique l'introduction d'un tout nouveau concept de neutralité tarifaire non conforme à la jurisprudence et au cadre réglementaire actuel et reposerait sur des bases erronées, voir illégales, à savoir :

---

[33] D-2009-071, par. 31.
[34] D-2009-071, par. 119. Référence est ici faite aux problématiques identifiées par la Régie dans sa décision D-2009-071.
[35] Notes sténographiques de l'audience du 5 février 2015, Volume 5, cote A-0042, (**N.S. Vol. 5**), p. 33.
[36] D-2002-095, D-2011-083.
[37] D-2009-071, par. 27-34, 45.
[38] N.S. Vol. 5, p. 35, ligne 11.

a) l'exclusion, lors et aux fins du suivi annuel postérieur, de revenus disponibles inclus et reconnus en amont, lors et aux fins de l'autorisation de l'investissement en vertu de l'article 73 LRÉ, en violation de la lettre et de l'esprit de l'article 12A.2 (i)[39];

b) l'existence d'une obligation d'abaisser le tarif en deçà du point de neutralité établi au moment de l'autorisation d'un projet, ce qui est contraire à l'ensemble des précédents jurisprudentiels de la Régie[40];

c) la présomption que les « mégawatts [41]» et les engagements à long terme à l'origine des revenus disponibles auraient été souscrits au même niveau et pour la même durée, sans égard au libellé actuel de l'article 12A2 (i)[42];

d) la dissociation irréaliste au plan commercial et financier de la prise d'engagements de transport point à point (à long terme), des projets d'interconnexions et de production inter-reliés justifiant ces mêmes engagements[43];

e) la sous-évaluation des bénéfices réels et globaux liés à la signature de conventions de plus long terme raisonnablement liées au libellé actuel de l'article 12A2 (i)[44];

f) la légalité de nier l'existence historique ou d'imposer rétroactivement ou rétrospectivement une nouvelle interprétation de l'article 12A.2 (i) à des situations juridiques en cours, anéantissant ainsi des droits acquis[45].

51. En somme, il appert des dispositions des *Tarifs et conditions* et des décisions de la Régie que la neutralité tarifaire :

a) est codifiée à la section E de l'Appendice J;

b) préside au calcul de l'Allocation maximale et de la Contribution;

c) est démontrée sur une période de 20 ans lors de l'examen de la demande d'autorisation d'un projet en vertu de l'article 73 LRÉ;

d) n'offre aucune protection annuelle contre des fluctuations de tarifs jugés justes et raisonnables dans un cadre tarifaire distinct obéissant à ses propres règles;

e) n'est pas remise en cause *post facto* par l'exigence d'un suivi administratif annuel des engagements pris en vertu de l'article 12A.2 (i);

f) est dissociée du débat relatif à la portée ou l'impact de l'application historique de l'article 12A.2 (i) et à l'opposabilité dans le cadre réglementaire actuel;

B. CONSERVATISME

52. Des intervenants ont dénoncé ce qu'ils qualifient de « conservatisme extrême »[46] dans le calcul de l'Allocation maximale, en raison principalement du recours à une période d'amortissement de 20 ans et de l'actualisation d'un coût déprécié plutôt que d'un tarif constant.

---

[39] N.S. Vol. 5, p. 23-29.
[40] N.S. Vol. 5, p. 19-21, 25-26, 32-33.
[41] N.S. Vol. 5, p. 46.
[42] N.S. Vol. 5, p. 46.
[43] N.S. Vol. 5.
[44] N.S. Vol. 5, p. 34-45.
[45] N.S. Vol. 5, p. 29-33.

53. Au-delà des motifs énoncés ci-dessous justifiant le recours à ces paramètres, il nous semble opportun de revenir sur cette épithète de conservatisme.

54. Il est vrai que le calcul de l'Allocation maximale proposé est plus conservateur que ne le souhaite certains intervenants appelés à bénéficier d'une hausse de cette Allocation, l'AQCIE-CIFQ allant jusqu'à proposer une augmentation de 24 % à 62 % de l'Allocation maximale[47].

55. Or, ce conservatisme n'est que l'expression d'une prudence requise par la Loi, dictée par l'atteinte de la neutralité tarifaire et nécessaire pour adapter la politique d'ajouts aux spécificités du Québec. Cette prudence a aussi bien servi le développement du réseau de transport au bénéfice de ces usagers qui ont connu une stabilité tarifaire.

56. De l'avis du Transporteur, en l'absence de tout changement ou d'événements nouveaux, rien ne justifie le changement soudain et draconien proposé par des intervenants.

1. Une prudence requise par la Loi

57. Cette prudence est requise par la Loi qui, à son article 49 LRÉ, impose l'obligation statutaire :

> […] d'établir la base de tarification du transporteur d'électricité […] en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis […][48].
>
> [nous soulignons]

58. Sans juger de questions de faits hors du cadre spécifique d'un projet particulier, l'inclusion à la base de tarification de montants d'allocations excédant de 24 % à 62 % ceux historiquement retenus laisserait pour le moins songeur sur le plan réglementaire, eu égard à la norme de prudence insérée à l'article 49 LRÉ.

59. Dit autrement, l'adoption d'un calcul prudent de l'Allocation maximale déterminant la valeur d'actifs intégrés à la base de tarification n'est pas le choix ou le caprice d'un Transporteur conservateur, mais une exigence imposée par une Loi qui s'impose à tous.

2. Une prudence pour l'atteinte de la neutralité tarifaire

60. Par le biais de l'Allocation maximale, cette prudence a pour finalité d'éviter d'induire des hausses de tarif et a pour effet de limiter en tout temps, sur une période de 20 ans, les coûts unitaires associés à un nouvel ajout à la valeur du tarif[49].

61. En cela, cette prudence s'appuie sur des politiques réglementaires bien établies de couverture de coûts et de protection de la clientèle, soit des principes reconnus dans la décision D-2002-95 et maintenus depuis[50].

62. Cette prudence élimine tout impact à la hausse sur les tarifs et permet de possibles baisses de tarif[51].

63. Rechercher comme le fait l'AQCIE-CIFQ une augmentation soudaine et drastique de l'Allocation maximale, en dépit de l'impact à la hausse sur les tarifs durant une partie significative de la

---

[46] Rapport de l'expert Robert D. Knecht de l'AQCIE-CIFQ, cote C-AQCIE-CIFQ-0018 (**Rapport Knecht)**, p. 8, 14.
[47] Rapport Knecht, Exhibit IEc-2, Schedule 1, Table IEc-2, p. 8.
[48] Article 49(2) de la Loi.
[49] Présentation HQT, p. 10.
[50] D-2009-071; D-2011-039.
[51] Présentation HQT, p. 9.

période d'amortissement, est non seulement imprudent, mais contraire au principe même de la neutralité tarifaire qu'elle semble vouloir défendre vigoureusement.

64. Le témoignage des représentants de l'AQCIE-CIFQ et de l'expert Knecht auront d'ailleurs révélé des positions contradictoires à ce sujet : Les premiers demandent que soient réitérés de façon claire, voire codifiés, les principes de neutralité tarifaire dans l'élaboration de la politique d'ajouts alors que le second omet toute référence à la neutralité tarifaire dans son rapport pour plutôt soutenir une augmentation de 24 % à 62 % de l'Allocation maximale. Du coup, l'expert Knecht force un impact tarifaire à la hausse dans les premières années suivant l'inclusion de l'ajout à la base de tarification.

65. En cela, l'approche l'expert Knecht contrevient de plein front la neutralité tarifaire, telle que définie par la Régie.

66. Suivant l'adage qu'une image vaut mille mots, référence pourra être faite à la page 10 de la présentation du Transporteur qui confirme, comme les tableaux joints au rapport de l'expert Knecht[52], la hausse du revenu annuel requis pour couvrir l'Allocation durant les premières années du projet[53].

3. Une prudence adaptée au contexte québécois

67. Cette prudence est également tributaire de la réalité bien spécifique au Québec voulant que la politique d'ajout du Transporteur s'applique à la charge locale.

68. Il serait pour le moins inéquitable, voire discriminatoire qu'une clientèle appelée à payer un même tarif ne puisse bénéficier d'une même Allocation maximale, d'où le recours à un calcul unique pour tous les clients du Transporteur, un calcul adapté qui tient compte des caractéristiques de l'ensemble de la clientèle, y compris de la charge locale.

69. À ce sujet, rappelons que la croissance de la charge locale est graduelle et diffuse dans le temps et non hétérogène sur l'ensemble du territoire.

70. De plus, et contrairement au client du service de point à point, les consommateurs qui forment la charge locale ne sont pas tenus envers le Transporteur à des engagements contractuels pour des quantités et des durées déterminées, et la relation qu'entretient le Transporteur avec son seul client, le Distributeur est régi par les règles contenues à la Partie IV des *Tarifs et conditions*.

71. Cette manifestation graduelle de la charge locale, donc des revenus qui y sont associés, et l'absence d'engagements contractuels fermes militent pour une approche prudente ou l'actualisation d'un coût déprécié (plutôt que d'un tarif constant) fait contrepoids à ces deux attributs de la charge locale.

72. Ce même calcul prudent fait aussi contrepoids à la mesure de souplesse offerte au Distributeur en raison de la dissociation entre la croissance graduelle de la charge locale et de l'accroissement par paliers de la capacité de transport, au gré d'investissements ponctuels. Cette souplesse, à l'origine du report des soldes positifs, est à l'avantage du Distributeur et peut résulter en une réduction de sa contribution cumulée sur une période donnée[54].

---

[52] Rapport Knecht, Exhibit 1Ec-2, Schedule 1, Table 1Ec-2, p. 8.
[53] Présentation HQT, p. 10.
[54] N.S. Vol. 6, p. 77.

4. Une prudence qui a bien servi les Québécois

73. Au terme de longs débats centrés sur l'Ordonnance 890 de la FERC, la Régie concluait en ces termes quant à l'état du réseau de transport québécois :

> [302] Après examen de la preuve, la Régie est d'avis que la problématique reliée au manque d'investissements dans les infrastructures des réseaux de transport, telle qu'observée aux États-Unis, ne trouve pas son équivalent au Québec. Le Transporteur a été en mesure de réaliser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins en pérennité et en croissance de la demande, tant pour les clients du service de point à point que pour l'alimentation de la charge locale, dans la mesure où les demandes s'avéraient conformes aux exigences du texte des Tarifs et conditions[55].

74. De son côté, l'expert Knecht notait que les clients du Transporteur ont bénéficié de tarifs stables depuis plus d'une décennie au fil de cycles économiques, d'une récession, de milliards d'investissements et de douzaine de projets d'ajouts autorisés par la Régie.

> However, HQT's evidence in the R-3903-2014 proceeding shows that the per-kW charge has been reasonably constant (in current dollars) over the past 14 years, starting at $72.91 in 2001 and proposed at $74.82 for 2015[56].

75. On ne peut sérieusement exclure la possibilité, voire la forte probabilité que cette stabilité tarifaire et cette robustesse du réseau soient directement liées à une politique d'ajouts bien fondée et appropriée à son environnement[57].

76. Sachant que « le traitement des ajouts au réseau constitue l'une des pierres angulaires du cadre réglementaire applicable au Transporteur »[58], on comprendrait bien mal l'imposition d'un changement soudain et drastique dans le calcul de l'Allocation maximale :

a) en l'absence de toute allégation de changements significatifs dans les conditions de marché ou les cadres législatifs applicables; et

b) en l'absence de toute preuve probante, voire d'allégations d'une méthodologie de calcul faisant obstacle au développement du réseau de transport ou à sa tarification juste et raisonnable.

77. Rappelons aussi que le Transporteur présente une série de mesures équilibrées constituant un tout, un « package[59] », dont certains éléments plus conservateurs font contrepoids à certaines réalités et spécificités évoquées précédemment.

78. C'est en tenant compte de l'ensemble de ces mesures équilibrées formant un tout que la Régie doit juger de la prudence inhérente au calcul de l'Allocation maximale.

79. En somme, le caractère prudent ou conservateur du calcul de l'Allocation maximale témoigne d'une approche voulue et adaptée. La preuve en audience aura démontré qu'en matière de politiques réglementaires, chaque territoire, chaque régulateur et chaque transporteur est distinct.

---

[55] D-2012-010, par. 302.
[56] Rapport Knecht p. 9, lignes 5-7.
[57] N.S. Vol. 6, p 105-108, 111-113.
[58] D-2009-071.
[59] N.S. Vol. 6, p. 119-122.

C. L'UTILISATION D'UN COÛT ANNUEL CONSTANT

80. Tel qu'indiqué précédemment, l'AQCE-CIFQ dénonce le calcul de l'Allocation maximale sur la base d'un coût déprécié, ou revenu requis, pour recouvrer l'investissement unitaire sur une période 20 ans, pour plutôt suggérer l'actualisation de la valeur d'un tarif constant sur cette même période ou sur 40 ans, par souci de cohérence avec l'interprétation des textes de la section E de l'Appendice J et la proposition de suivi des engagements[60].

81. Ce faisant, l'AQCIE-CIFQ recherche une hausse considérable de l'Allocation maximale et une réduction équivalente de la Contribution exigible du Distributeur pour un même projet, y compris un projet d'intégration de ressources.

82. À titre illustratif, pour l'année 2014, l'Allocation maximale établie sur 20 ans augmenterait de 598 $/kW[61] à 740 $/kW[62], soit une augmentation de 142 $/kW ou 23.7 %.

83. Le Transporteur est d'avis que cette proposition doit être rejetée pour les motifs suivants :

84. Premièrement, la simple réalité mathématique illustrée en audience veut que cette approche soit incompatible avec le concept de neutralité tarifaire et qu'elle bafoue les principes de recouvrement des coûts et de protection des clients existants contre les coûts excessifs d'un nouvel ajout.

85. En effet, et tel qu'il appert des tableaux comparatifs discutés en audience et reproduits à en annexe à la présente Argumentation[63], l'actualisation d'un tarif constant est conçu pour n'avoir qu'un effet cumulatif neutre sur le tarif sur la période 20 ans (ou de 40 ans), et fait en sorte que les coûts unitaires de l'ajout dépassent le tarif les premières années.

86. Ainsi, pour un même projet, toute autre chose étant par ailleurs égale, la hausse recherchée de l'Allocation maximale :

a) accroît considérablement le Montant maximal intégré à la base de tarification et réduit d'autant la Contribution exigible, le cas échéant;

b) exerce une pression à la hausse sur les tarifs durant les premières années de recouvrement, plus particulièrement pour les ajouts du Distributeur en raison de la croissance graduelle de la charge locale;

c) réduit les chances d'atteindre la neutralité tarifaire au terme de la période de recouvrement;

d) accroît les chances de non recouvrement des coûts et réduit le niveau de protection des clients existants.

87. Deuxièmement, l'incohérence alléguée dans l'utilisation d'un « revenu requis » pour le calcul de l'Allocation maximale et d'un « revenu réel » pour le suivi des engagements présume erronément que ces deux outils réglementaires ont un même objectif.

88. Or, il n'en est rien.

---

[60] Rapport Knecht, p. 23.
[61] Complément de preuve de HQT, p. 9.
[62] Rapport Knecht, p. 8.
[63] Présentation HQT, Tableaux comparatifs, p. 10.

89. Nous avons vu que l'Allocation maximale sert au calcul du Montant maximal intégré à la base de tarification. Elle cristallise des politiques réglementaires établies de longue date pour un certain niveau de prudence voulue, appropriée et dictée par l'article 49 LRÉ et l'application de la politique d'ajouts à la charge locale au Québec. L'utilisation d'un coût déprécié est un choix de politique réglementaire et vise, l'atteinte de la neutralité tarifaire sur la base de données prévisionnelles de croissance sur une période de 20 ans.

90. De son côté, le suivi des engagements est un exercice de vérification effectué en temps réel (annuel), sur la base de revenus réels, avec des conséquences réelles en cas d'insuffisance de revenus. Il s'agit d'un exercice factuel de validation d'engagements.

91. Ces deux outils réglementaires ont donc des finalités bien différentes dont l'atteinte commande des approches différentes.

92. Prendre pour prétexte une incohérence théorique pour hausser l'Allocation maximale de 24 % à 62 % témoigne d'une mauvaise compréhension des choix de politique réglementaire effectués par la Régie depuis 2002.

93. Ces différences d'approche dans le calcul de l'Allocation maximale et le suivi des engagements ne peuvent davantage être contestées au motif d'une prétendue discrimination.

94. D'abord, le calcul de l'Allocation maximale est identique pour tous les clients du Transporteur.

95. Ensuite, le suivi des engagements ne sert pas au calcul de l'Allocation maximale et ne peut modifier rétroactivement ce calcul.

96. Enfin, le suivi des engagements pris en vertu de l'article 12A.2 n'est pas une mesure proposée par le Transporteur à l'endroit d'un segment ciblé de sa clientèle, mais une exigence de la Régie liée à une obligation réglementaire codifiée aux *Tarifs et conditions*.

97. Troisièmement, l'allégation d'une ambiguïté, voire d'une incohérence[64] entre le libellé de la section E et le calcul historique de l'Allocation maximale, présumant même qu'une telle incohérence existe, ne peut se résoudre par l'imposition d'un calcul incohérent avec les principes directeurs qui sont à l'origine même du texte de la section E.

98. Si une telle ambiguïté de texte devait exister pour la présente formation de la Régie, la solution appropriée, telle qu'évoquée en audience, est d'en disposer par un simple ajustement de texte servant à affirmer la réalité historique et des principes directeurs de protection et de couverture des coûts.

99. Proposer, comme le fait l'AQCIE-CIFQ, une solution incompatible avec la neutralité tarifaire en raison de l'ambigüité d'un texte voulant manifestement incarner la neutralité tarifaire est pour le moins surprenant.

100. En cette matière, il est difficile d'ignorer la réalité. En effet, toutes les parties concernées par le calcul de l'Allocation maximale, y compris la Régie, ont agi ou jugé historiquement sur la base d'une méthodologie de calcul connue, présentée et testée dans le cadre de nombreux projets d'autorisation d'investissement. Il s'agit-là de précédents jurisprudentiels et d'une preuve lourde que la méthode décrite par le Transporteur reflète non seulement l'esprit de la section E mais se fonde sur une interprétation raisonnable de son libellé actuel.

[64] Rapport Knecht, p. 23.

101. Enfin, le témoignage de l'expert Knecht semble dénuder cette question de tout intérêt pratique puisqu'en fin de piste, ses modifications proposées ont un effet cumulatif nul.

102. Tel qu'il appert de la preuve à l'audience[65] et du Tableau IEc-2, Schedule 2 de son rapport, l'actualisation d'un tarif constant sur une période de 40 ans, tenant compte d'une croissance graduelle de la charge locale, hausse à 969 $/kW puis réduit à 593 $/kW la valeur de l'Allocation maximale pour l'année 2014[66].

103. Avec un point d'arrivée (593 $/kW) équivalent au point départ (598 $/kW), le cumul des critiques formulées milite aussi pour le maintien de l'approche adoptée et depuis toujours mise en œuvre par la Régie.

104. De plus, et en raison d'un principe de traitement équitable et non discriminatoire partagé par tous les participants, cet « aller-retour » pour la charge locale interdit l'adoption d'une méthodologie différente pour les clients du service point à point.

105. Nul ne pourrait rechercher une allocation pour la charge locale de 593 $/kW (ou 740 $/kW) et de 969 $/kW pour les clients du service point à point.

D. LA PÉRIODE D'AMORTISSEMENT DE 20 ANS

106. Des intervenants dénoncent le maintien d'une période d'amortissement de 20 ans et cherchent à la doubler, arguant au soutien d'une période de 40 ans :

a) que la durée d'utilité moyenne des actifs de transport est de 40 ans;

b) que la durée de perception de revenus du client à l'origine d'un ajout est possiblement supérieure à 20 ans;

c) qu'il est opportun de s'interroger sur l'opportunité d'une même période d'amortissement pour la charge locale et les clients du service point à point eu égard à leurs caractéristiques différentes[67].

107. Ce faisant, ces intervenants recherchent de nouveau une hausse significative de l'Allocation maximale, donc du Montant maximal assumé par le Transporteur pour un projeté.

108. À titre illustratif, pour l'année 2014, l'Allocation maximale assumée par le Transporteur passerait de 598 $/kW pour une période de 20 ans[68] à 772 $/kW pour une période de 40 ans[69].

109. Le Transporteur est d'avis que le maintien d'une même période d'amortissement de 20 ans aux fins du calcul de l'Allocation maximale est approprié pour l'ensemble de la clientèle, pour les motifs suivants :

110. Premièrement, il est nécessaire de maintenir une même période d'amortissement, donc une même Allocation maximale qui soit applicable à l'ensemble de la clientèle et ce pour des raisons d'équité, de transparence, de prévisibilité et de simplicité[70].

---

[65] N.S. Vol. 6, p. 140-146.
[66] Rapport Knecht, Exhibit IEc-2, Schedule 2.
[67] Présentation HQT, p. 11.
[68] Rapport Chang.
[69] Complément de preuve de HQT, p. 9, Tableau 1; Annexe 1 du présent Plan d'argumentation.
[70] Présentation HQT, p. 11.

111. À ce sujet, le Transporteur partage l'opinion de la Régie quant au traitement équitable et non discriminatoire de la charge locale et des clients du service point à point.

> Toutefois, la Régie est d'avis qu'il faut imposer le même montant maximum que dans le cas d'ajouts pour le service de point à point et de réseau intégré. Cette position vise à traiter tous les clients de transport de la même façon.
>
> La Régie cherche ainsi à éviter des situations où un client du service de transport de point à point, ou en réseau intégré, est dans l'obligation de supporter l'entièreté du coût des ajouts pour la charge locale, via le tarif de transport qu'il paie, en plus de devoir assumer seul l'excédent du coût des ajouts qu'il requiert sur le montant maximal supporté par le transporteur. La Régie est d'avis qu'une telle situation serait inéquitable pour les clients des services de transport autres que celui requis pour la desserte de la charge locale[71].

112. Deuxièmement, il importe de maintenir d'un horizon prudent de couverture et de récupération des coûts assumés par le Transporteur, dans la poursuite d'objectifs légitimes de couverture des coûts[72] et des protections des clients existants.

113. Il s'agit-là de l'expression d'une volonté d'atteindre la neutralité tarifaire sur une période appropriée pour l'ensemble de la clientèle.

114. De plus, une période de 20 ans est raisonnable aux fins d'une politique d'ajouts qui, comme au Québec, couvre tant les ajouts requis pour la desservir la charge locale que pour répondre au besoin des clients du service de transport de point à point.

115. À ce sujet, il est en preuve, concernant la charge locale :

a) qu'une période de 20 ans permet un arrimage souhaitable avec l'horizon de prévision de la croissance des charges à long terme[73];

b) que des prévisions sur 40 ans seraient grevées d'un niveau d'imprécision, donc d'un risque de non recouvrement plus élevé[74].

116. Il est également en preuve qu'une période de 20 ans est en phase avec l'approximation raisonnable de la durée de présence sur le réseau du client du service point à point[75].

117. S'il est vrai que la vie utile d'actifs de transport peut s'étendre jusqu'à 40 ans (poste) voire 50 ans[76] (ligne) à des fins réglementaires, il faut rappeler que la période d'amortissement aux fins du calcul de l'Allocation maximale doit davantage constituer une approximation de la durée de la présence raisonnable de l'ensemble des utilisateurs du réseau, y compris de producteurs et des clients du service point à point[77].

---

[71] D-2002-95, p. 299.
[72] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, HQT 4, Document 1, cote B-0015 (**DDR 1 de la Régie à HQT**), R2.1.
[73] Les prévisions du Distributeur sont établies annuellement sur un horizon de 15 ans, puis projetées sur une période de 20 ans et communiquées au Transporteur en vertu de l'article 37.1 des *Tarifs et conditions*.
[74] DDR 1 de la Régie à HQT, R2.2.
[75] N.S., Vol. 4, p. 151-153; Présentation HQT, p. 12; Présentation Chang, p 13.
[76] Quarante ans est généralement considérés comme la durée moyenne d'utilité des actifs de transport : voir la Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de Transport, HQT-1, Document 1, cote B-0016 (**Preuve en chef de HQT**), p. 15.
[77] Complément de preuve de HQT, p. 10

118. Cette distinction à faire entre vie utile d'actifs physiques et la présence de clients appuie une période plus courte et davantage conforme au principe d'équité intergénérationnelle évoqué par le Transporteur et des intervenants[78].

119. S'il est également vrai que la présence anticipée de la charge locale va au-delà de la période de 20 ans[79], il faut s'adapter au fait que la politique d'ajouts du Transporteur s'applique aussi aux clients du service point à point.

E. LES FRAIS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION ET LEUR ÉVOLUTION PRÉVISIBLE

120. Des intervenants questionnent le maintien à 15 % de la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien du réseau de transport, prenant pour ce faire des positions contradictoires :

a) les premiers, dont l'ACEFO, arguant que cette valeur constitue une représentation incorrecte de la réalité des coûts directs observés au cours d'une période donnée[80];

b) les seconds, dont UC, arguant plutôt que cette valeur résulte d'une comparaison inappropriée des coûts directs d'exploitation et d'entretien d'actifs vieillissants à ceux de nouveaux actifs[81].

121. Pour ces raisons, les premiers recommandent l'usage d'un taux équivalent à 20 %[82], alors que les seconds militent pour un taux inférieur à 15 %[83].

122. Le Transporteur est d'avis que le maintien de la valeur actualisée de 15 % aux fins du calcul de l'Allocation maximale est raisonnable dans les circonstances.

123. Pour s'en convaincre, il suffit de rappeler l'usage auquel cette valeur est destinée, soit l'établissement de l'Allocation maximale assurée par le Transporteur pour un nouvel investissement, donc l'intégration de nouveaux actifs à sa base de tarification.

124. Or, aux fins de ce calcul spécifique, il importe :

a) de respecter et de donner effet à la finalité de l'Allocation maximale discutée précédemment;

b) de maintenir un taux moyen représentatif se situant à l'intérieur d'une fourchette raisonnable, en l'occurrence entre 9,11 $/kW et 8,00 $/kW, tel qu'il appert du Tableau R3.1[84] reproduit en annexe à la présente Argumentation;

c) de maintenir un taux moyen reflétant la variabilité intrinsèque des coûts réels d'exploitation et d'entretien d'un réseau formé d'actifs d'âge différents et de durée d'utilité variables;

d) de maintenir une approche soucieuse de mitiger tout risque de facturation de la clientèle pour des coûts réels non encourus à l'intérieur de la période de 20 ans, se rappelant que

---

[78] DDR 1 de la Régie à HQT, R2.1.
[79] DDR 1 de la Régie à HQT, R2.2.
[80] Mémoire, p. 7-10.
[81] Mémoire, p 17-20.
[82] Mémoire ACEFO, p. 25.
[83] Mémoire, p. 20.
[84] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, HQT 4, Document 1.1, cote B-0035 (**DDR 2 de la Régie à HQT**), p. 11.

> le taux moyen de 15 % est également appliqué à la contribution exigible du client pour couvrir tout excédent du coût d'un ajout à l'Allocation maximale[85].

125. Ainsi, aux fins du calcul de l'Allocation maximale, le Transporteur est fondé d'opter pour un juste équilibre entre, d'une part, l'utilisation d'un taux historique, réel et mesurable lié à des actifs existants et, d'autre part, un taux « prospectif » actualisé sur une période à venir de 20 ans et lié à de nouveaux actifs.

126. Si ce taux « historique » informe le Transporteur, il ne peut, en soi, satisfaire aux fins de la section E de l'Appendice J.

127. Le Transporteur est également fondé d'agir dans la continuité et d'utiliser la valeur paramétrique de 15 % approuvée à l'origine par la Régie[86] et depuis considérée appropriée aux fins du calcul de l'Allocation maximale.

128. À ce sujet, la preuve révèle que ce taux de 15 % est utilisé à plusieurs d'autres fins, y compris :

> […] le calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, pour la facturation de la valeur actuelle des frais d'entretien au demandeur de projets d'ajouts, pour la portion des coûts excédentaires au montant maximal que peut assumer les transporteurs, pour le calcul des engagements d'achats pris en vertu de l'article 12A.2 des TC de service de transport, pour le calcul de la croissance des charges nettes d'exploitation annuelle selon l'approche paramétrique, pour la détermination du tarif de transport reconnu par la Régie dans la décision D-2009-015[87].

129. Le contre-interrogatoire du représentant de UC aura permis de confirmer que sa recommandation d'utiliser un taux de 8,6 % tient davantage d'un désir d'atteindre un résultat que d'une évaluation fondée sur des faits.

130. Ainsi, la proposition du Transporteur permet une application cohérente et uniforme d'un même taux.

F. LE COÛT DU CAPITAL

131. À l'heure actuelle, le coût du capital utilisé aux fins du calcul de l'Allocation maximale est obtenu en multipliant le taux du coût moyen pondéré de capital prospectif par la valeur nette de l'actif.

132. À titre illustratif, pour l'année 2014, le coût moyen pondéré du capital prospectif est de 5,666 %. Ce coût est établi sur la base d'un coût prospectif de la dette de 4,580 %, d'un taux de rendement des capitaux propres de 8,200 % et d'une structure en capital composée de 70 % de dettes et de 30 % de capitaux propres, soit : 0,7 (4,580 %) + 0,3 (8,200 %).

133. Contrairement aux représentations de l'ACEFO, le Transporteur soumet qu'il n'existe aucune base rationnelle pour cesser d'utiliser le coût moyen pondéré du capital prospectif aux fins de ce calcul.

134. En effet, le coût moyen pondéré du capital prospectif représente le coût du capital additionnel lié à un nouvel investissement[88], donc à des coûts qui se matérialiseront et seront encourus dans le

[85] Présentation HQT, p. 15.
[86] D-2002-095.
[87] N.S. Vol. 2, p. 42-43.
[88] N.S. Vol. 2, p. 40.

futur, au cours d'une période ne pouvant théoriquement excéder 20 ans. Il faut donc utiliser le coût de la « nouvelle dette »[89] qui est susceptible de prévaloir durant cette période à venir[90].

135. L'utilisation du taux de la dette « historique » serait incompatible avec l'établissement du niveau d'investissement maximal à récupérer sur une période de 20 ans ou de 40 ans.

136. En cette matière, il importe de maintenir une approche cohérence avec les principes économiques d'investissements futurs[91] reflétant la structure des capitaux empruntés et des conditions de marché anticipés[92].

III. CONCLUSIONS

137. Considérant l'ensemble des faits pertinents et pour les motifs énoncés précédemment et dans sa preuve, le Transporteur demande à la Régie d'approuver cette Proposition.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 11 février 2015

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R., s.r.l.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Procureurs de **Hydro-Québec**
Me Éric Dunberry
Me Marie-Christine Hivon
Bureau 2500
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec) H3B 1R1
Tél. ED: (514) 847-4492
Tél. MCH : (514) 847-4805
Téléc. : (514) 286-5474
eric.dunberry@nortonrosefulbright.com
marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com

HYDRO-QUÉBEC
Direction Affaires juridiques
Me Yves Fréchette
4e étage
75, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
frechette.yves@hydro.qc.ca

[89] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO, HQT 4, Document 2, cote B-0019 (**DDR 1 de l'ACEFO à HQT**), R15.1.
[90] DDR 1 de l'ACEFO à HQT, R15.1.
[91] Présentation HQT, p. 13.
[92] N.S. Vol. 2, p. 42-43.

Annexe 1

Tableau 1
Allocation maximale pour l'année 2014

Investissement ($/kW)	598
Coût moyen pondéré du capital prospectif[1]	5,666%
Exploitation et entretien[2]	1,27%
Taxe sur les services publics[3]	0,55%
Nombre d'années	20

Année	Actif net[4]	Amortis-sement	Coût du capital	Sous-total[5]	Exploitation et entretien	Taxe sur les services publics	Coût annuel[6]
	($)	($)	($)	($)	($)	($)	($/kW)
2014	568	30	34	64	8	3	74,65
2015	538	30	32	62	8	3	72,79
2016	508	30	30	60	8	3	70,93
2017	478	30	29	59	8	3	69,08
2018	448	30	27	57	8	3	67,22
2019	418	30	25	55	8	2	65,36
2020	389	30	24	54	8	2	63,50
2021	359	30	22	52	8	2	61,65
2022	329	30	20	50	8	2	59,79
2023	299	30	19	49	8	2	57,93
2024	269	30	17	47	8	2	56,07
2025	239	30	15	45	8	1	54,21
2026	209	30	14	43	8	1	52,36
2027	179	30	12	42	8	1	50,50
2028	149	30	10	40	8	1	48,64
2029	120	30	8	38	8	1	46,78
2030	90	30	7	37	8	1	44,93
2031	60	30	5	35	8	0	43,07
2032	30	30	3	33	8	0	41,21
2033	0	30	2	32	8	0	39,35
Valeur actualisée		352	245	598	90	24	711

[1] Coût moyen pondéré du capital prospectif selon la décision D-2014-049

[2] Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement

[3] Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec

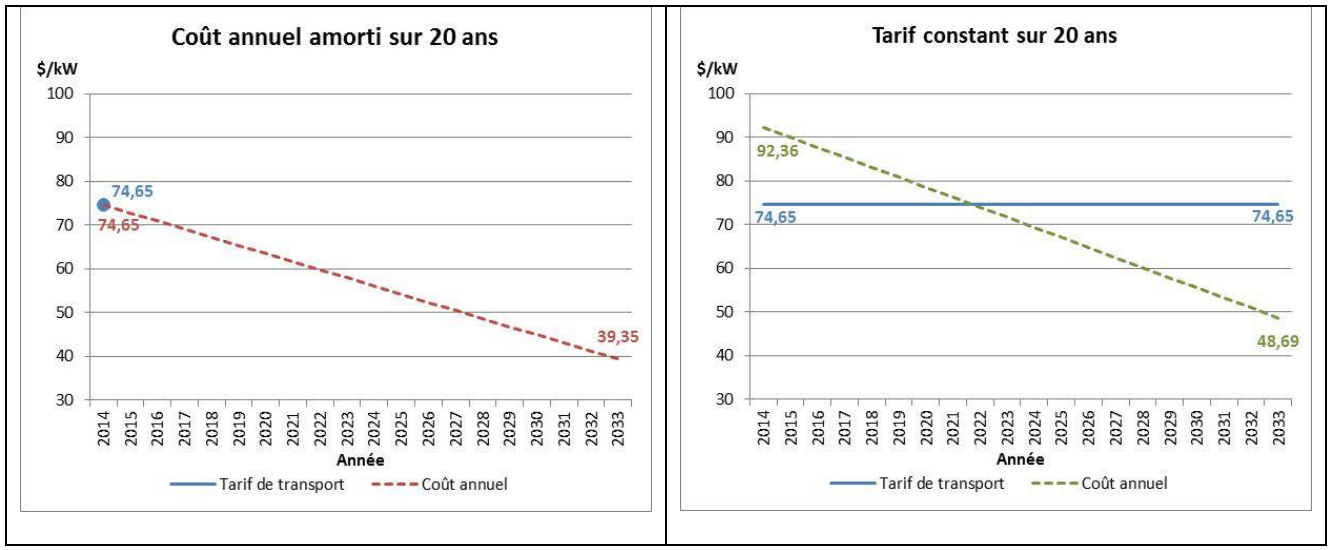
[4] Actif soustraction faite de l'amortissement

[5] Sous-total = Amortissement + Coût du capital

[6] Coût annuel = Amortissement + Coût du capital + Entretien et exploitation + Taxe sur les services publics

Annexe 2

Comparaison de l'emploi d'un coût annuel amorti vs l'emploi d'un tarif constant sur 20 ans



Présentation HQT, p. 10.

Annexe 3

Tableau R3.1
Données des coûts d'exploitation et d'entretien de 2001 à 2012

	2001 à 2004	2005 et 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. Coûts directs d'exploitation et de maintenance (M$)[1]	347,2	372,6	417,9	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2
B. Somme des besoins de transport prévus (MW)	35 570	34 465	36 341	36 296	38 072	39 805	41 470	41 744
C. Résultats ($/kW) (A/B)	9,76	10,81	11,50	10,41	10,11	9,40	9,17	9,11
D. Taux du coût moyen pondéré du capital prospectif (%)	8,080%	6,800%	6,350%	6,380%	5,781%	5,685%	5,950%	5,698%
E. Investissement ($/kW)[2]	522	560	570	574	622	596	566	571
F. % des coûts d'entretien[3]	1,9%	1,9%	2,0%	1,8%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
G. Taux du coût du coût d'entretien et d'exploitation actualisés sur 20 ans (%)[4]	18%	21%	22%	20%	19%	19%	19%	19%

[1] Pour les années 2001 à 2004, les charges brutes directes sont utilisées pour calculer les charges d'exploitation exprimées en $/kW, comme indiqué dans le dossier R-3401-98.

[2] Années 2001 à 2004 : Dossier R-3401-98, HQT-11, Document 2, feuille originale nº 188 (23 juin 2004).
Années 2005 et 2006 : Dossier R-3549-2004 - Phase 2, Annexe D - Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec approuvés par la Régie de l'énergie, décision D-2006-66, feuille originale no 211 (18 avril 2006).
Année 2007 : Dossier R-3605-2006, HQT-12, Document 4, feuille originale nº 209 (5 avril 2007).
Année 2008 : Dossier R-3640-2007, HQT-13, Document 5, feuille originale nº 209 (29 février 2008).
Année 2009 : Dossier R-3669-2008 - Phase 1, HQT-12, Document 5, feuille originale nº 210 (17 mars 2009).
Année 2010 : Dossier R-3706-2009, HQT-12, Document 4, feuille originale nº 210 (13 avril 2010).
Année 2011 : Dossier R-3738-2010, HQT-12, Document 5, feuille originale nº 210 (5 mai 2011).
Année 2012 : Dossier R-3777-2011, HQT-12, Document 4, feuille originale nº 210 (6 juin 2012).

[3] Division des coûts directs d'exploitation et de maintenance par la somme des besoins de transport (ligne C) par l'investissement en $/kW (ligne E).

[4] Valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien (ligne F) sur 20 ans en fonction du coût moyen pondéré du capital prospectif (ligne D).

DDR 2 de la Régie à HQT, p. 11