
**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA FCEI À HYDRO-QUÉBEC DANS
SES ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION ET TRANSPORT RELATIVE À LA DEMANDE
D'ÉTABLISSEMENT D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE
ASSURANT LA RÉALISATION DE GAINS D'EFFICIENCE PAR LE DISTRIBUTEUR
D'ÉLECTRICITÉ ET LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ**

DOSSIER R-3897-2014

**INCITATIF À OPTIMISER LES DEMANDES DU DISTRIBUTEUR POUR DE NOUVEAUX ACTIFS DE
TRANSPORT**

Question 1

Références :

- (i) C-HQT-HQD-0023, p. 8
- (ii) R-3926-2015
- (iii) R-3934-2015, B-0025, p. 11

Préambule :

(i)

“As shown below for 2016, electricity and transmission purchases are the two largest components of HQD’s revenue requirement and are not controllable by management”

Questions:

- 1.1 N’est-il pas exact que les décisions du Distributeur en matière d’approvisionnement peuvent affecter ses besoins en transport?
- 1.2 Veuillez confirmer que les demandes de service de transport par HQD peuvent avoir un impact sur le coût de transport de la charge locale.
- 1.3 Veuillez justifier votre affirmation à l’effet que les gestionnaires n’ont pas de contrôle sur les coûts de transmission.
- 1.4 Pourquoi ne recommandez-vous pas un mécanisme qui inciterait le Distributeur à tenir compte de l’incidence de ses choix sur les coûts de transport de l’énergie?
- 1.5 Le Distributeur dispose d’ententes d’approvisionnement à long terme avec plusieurs producteurs éoliens localisés en Gaspésie. À la demande du Distributeur, le Transporteur a demandé (R-3926-2015) l’autorisation d’investir pour augmenter la capacité de transit du

poste Rivière-du-Loup de façon à pouvoir faire transiter une production éolienne correspondant à 100% de la capacité installée de l'ensemble des parcs éoliens de la Gaspésie en toutes circonstances (demande minimale et première contingence simultanées) sur la base d'une prévision de demande sur un horizon de 20 ans (référence ii).

Parallèlement, les documents du Transporteur indiquent que les capacités de Transport au poste Quyon sont insuffisantes pour accommoder 100% de la production hydraulique de la centrale Chute-des-Chats laquelle fait partie du parc de centrales du Producteur. Contrairement au Distributeur, le Producteur n'a pas demandé la construction de capacités de Transport correspondant à 100% de sa capacité installée en toutes circonstances. Il est plutôt indiqué qu'« advenant un évènement, la production sera réduite » (référence iii).

Si on accepte l'hypothèse que la probabilité d'occurrence d'une production simultanée à 100% de tous les parcs éoliens en Gaspésie à l'heure de plus faible demande de l'année est extrêmement faible, vous semble-t-il justifier que le Distributeur ait requis du Transporteur la mise en place d'une capacité de transport permettant de couvrir la totalité de cette occurrence plutôt que d'adopter une approche de réduction de production comme le fait le Producteur?

- 1.6 Selon vous, est-ce que le fait que le coût du service de transport soit supporté entièrement par les clients du Distributeur et n'affecte pas ses profits puisse expliquer qu'il ait adopté une approche différente du Producteur pour qui le coût de transport a un impact direct sur les profits?

Incitatif à optimiser les dépenses d'investissement

Question 2

Références :

- (i) HQT-1, Document 1, pp. 43 et 44, Annexe 1
- (ii) R-3797-2012, HQT-1, Document 1, p. 7 tableau 2
- (iii) R-3903-2014, HQT-9, Document 1.1

Questions:

- 2.1 Selon vous, quel est le coût d'emprunt de l'actionnaire du Distributeur? Comment ce coût d'emprunt se compare-t-il au rendement autorisé (ROE)?
- 2.2 Selon vous, le mécanisme incitatif qui sera retenu pour le Distributeur devrait-il l'inciter à optimiser ses dépenses d'investissement? Veuillez justifier.
- 2.3 Selon vous, le cadre réglementaire actuel incite-t-il le Distributeur à optimiser ses dépenses d'investissement? Veuillez justifier.
- 2.4 Selon vous, le cadre réglementaire que vous proposez incite-t-il le Distributeur à optimiser ses dépenses d'investissement? Veuillez justifier.
- 2.5 Supposons deux projets d'investissement en immobilisation A et B. Ces deux projets sont équivalents en tous points à la seule différence que le projet A coûte 1 M\$ et le projet B

coûte 2 M\$. La durée d'amortissement des actifs est de 40 ans. Veuillez confirmer que, dans le cadre réglementaire actuel et dans la mesure où la Régie reconnaît entièrement les coûts reliés à ces investissements dans le revenu requis, les profits de HQD seront plus importants avec le projet B.

- 2.6 Veuillez confirmer qu'il en est de même avec le modèle que vous proposez pour HQD. Si vous répondez par la négative, veuillez justifier votre réponse et présenter les calculs supportant votre conclusion.
- 2.7 Veuillez indiquer pour quelles raisons le rendement sur la base de tarification n'est pas inclus dans les dépenses couvertes par la formule proposée pour HQD.
- 2.8 Veuillez répondre aux questions 2.1 à 2.6 en ce qui concerne le plan proposé pour le Transporteur.