

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-3934-2015

**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À
COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2016**

**HYDRO-QUÉBEC
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)**

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOmmATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ
(ci-après « AQCIE »)**

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE
DU QUÉBEC
(ci-après « CIFQ »)**

Intervenants

MÉMOIRE DE L'AQCIE ET DU CIFQ

Conformément à la décision procédurale D-2015-157, les Intervenants traiteront des trois sujets suivants :

- Fonds de roulement – Actifs stratégiques
- Historique des revenus requis du Transporteur
- Maintenance préventive.

Ils adresseront également à la Régie des recommandations quant au taux de rendement sur les avoirs propres du Transporteur.

1. FONDS DE ROULEMENT – ACTIFS STRATÉGIQUES

Le Transporteur mentionne que, dans le cadre de la réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement, il a constitué un inventaire d'équipements stratégiques dédiés à la gestion du risque de défaillances et d'imprévus en projet, et il demande que le coût de cet inventaire soit inclus à titre de nouvelle composante du fonds de roulement réglementaire (« FDR ») dans sa base de tarification.¹

Le Transporteur mentionne que la réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement constitue l'une des principales pratiques visant à optimiser les coûts associés à ses projets d'investissement. Il a procédé à des gels de spécifications et à la normalisation de différentes catégories d'équipements stratégiques, ce qui a simplifié son processus d'approvisionnement.

Très sommairement, il ajoute que l'inventaire vise à pallier le risque de défaillances, de bris ou de défauts d'équipements en service sur le réseau de transport et à pallier le risque d'imprévus lors de la réalisation des projets d'investissement.²

Ce sujet avait également été abordé dans le dossier tarifaire R-3903-2014 où le Transporteur mentionne que le fonds de roulement d'équipements stratégiques *remplacera dorénavant la banque d'appareillage majeur (BAM) et éventuellement la banque d'urgence ligne (BUL).*³

En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur rappelle qu'au dossier R-3738-2010 sa demande reflétait le reclassement à titre d'immobilisations en exploitation d'un inventaire d'équipements stratégiques acquis à partir de la banque d'appareillage majeure (« BAM ») d'une valeur de 73 M\$ pour pourvoir au risque de défaillance du réseau et d'un inventaire d'équipements stratégiques acquis hors BAM, d'une valeur de 32 M\$ (réalisation optimale des projets).⁴

Il est utile de rappeler que dans sa décision D-2011-039, la Régie avait accepté un reclassement de 73 M\$ à la base de tarification relié à la BAM, mais avait refusé d'y inclure également le coût des actifs stratégiques liés aux projets d'investissements

La décision se lit ainsi :

« [270] La Régie est d'avis que, tel que précisé par le Transporteur, il est nécessaire d'assurer un approvisionnement suffisant des équipements d'appareillage afin de pourvoir à la

¹ B-0017 ou HQT-7, document 1, pages 15 et 16.

² B-0017 ou HQT-7, document 1, page 15.

³ R-3903-2014 B-0008 ou HQT-3, document 1, pages 10 et 11.

⁴ B-0045 ou HQT-13, document 1, page 37.

défaillance de son réseau. De plus, le reclassement effectué à la base de tarification reflète le reclassement comptable effectué dans les états financiers à vocation statutaire. En conséquence, la Régie autorise le reclassement de 73 M\$ lié à la banque d'appareillage majeur.

(...)

[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation. Le reclassement proposé par le Transporteur favoriserait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de service pour l'année témoin 2011.

[282] La Régie est d'avis que les actifs stratégiques liés aux projets d'investissements doivent être autorisés sous l'article 73 de la Loi au moment où le projet d'investissement sera soumis à la Régie.

[283] En conséquence, la Régie rejette la demande de reclassement de 32 M\$ proposée par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2011. »⁵

Ainsi, la Régie a indiqué clairement une différence quant à la finalité des équipements à maintenir en inventaire, soit reliée à une défaillance sur le réseau ou reliée aux projets d'investissements.

En réponse à une demande de la Régie de préciser les éléments distinguant la demande actuelle de celle formulée dans le cadre du dossier R-3738-2010, le Transporteur mentionne notamment :

« Le Transporteur souligne à cet égard qu'avec l'amélioration en continu de sa chaîne d'approvisionnement depuis 2011, la vaste majorité des équipements stratégiques nécessaires à la réalisation des projets d'investissement, soit plus de 80% de la valeur de ces équipements, est directement livrée aux chantiers en temps opportun, évitant ainsi des coûts de financement capitalisés. La valeur restante de ces équipements stratégiques est requise en inventaire, pour les cas où les équipements n'ont pu être directement livrés aux chantiers, et ce afin d'assurer l'approvisionnement aux chantiers en temps opportun.

Le FDR d'actifs stratégiques lui est donc nécessaire tant pour assurer la fiabilité, la sécurité de son réseau en cas de défaillance que pour rendre disponible les équipements pour la réalisation

⁵ D-2011-039.

des projets dans le respect des coûts et échéanciers prévus, tel que supporté par son modèle de gestion des actifs.

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur est d'avis que la gestion d'un inventaire d'actifs stratégiques est bénéfique pour la clientèle. D'une part, elle comble les besoins d'assurance du Transporteur et, d'autre part, permet de détenir un inventaire moindre et qui est renouvelé régulièrement étant donné la standardisation des équipements et le taux de rotation des équipements. »⁶

Il ajoute également :

« Bien que les seuils minimums requis pour la défaillance du réseau et ceux requis pour la réalisation des projets soient établis distinctement, les niveaux d'inventaire de cette nouvelle composante du FDR réglementaire sont gérés globalement et les équipements détenus dans cet inventaire ne peuvent spécifiquement être rattachés à un besoin particulier. »⁷

Ainsi, selon le Transporteur, le FDR est nécessaire pour assurer la fiabilité et la sécurité du réseau, **et** pour rendre disponibles des équipements pour assurer la réalisation des projets dans le respect des coûts et de l'échéancier. Cependant, précise-t-il, *les équipements détenus en inventaire ne peuvent spécifiquement être rattachés à un besoin particulier.*

Selon l'AQCIE et le CIFQ, les principes qui ont conduit à la décision D-2011-039 sont basés sur la finalité des équipements en inventaire et non sur la gestion de ces équipements.

À cet égard, l'AQCIE et le CIFQ ont demandé au Transporteur de fournir la quantité et le coût des équipements en inventaire pour les besoins liés au risque de défaillance et les besoins liés aux imprévus de projet. En réponse⁸, le Transporteur réfère à une information fournie à la Régie où il précise que *les seuils minimums requis pour la défaillance du réseau et ceux requis pour la réalisation des projets (sont) établis distinctement.*⁹ Cependant, il ne fournit pas l'information demandée par l'AQCIE et le CIFQ.

Selon nous cette information est essentielle car dans le respect et la cohérence de la décision D-2011-039, il y a lieu de distinguer clairement la finalité des équipements à garder en inventaire. L'utilisation éventuelle d'un équipement pour pallier à une défaillance ou pour pallier à un retard dans la livraison d'un

⁶ B-0045 ou HQT-13, document 1, page 38.

⁷ B-0045 ou HQT-13, document 1, page 39.

⁸ B-0045 ou HQT-13, document 3, page 17.

⁹ B-0045 ou HQT-13, document 1, page 39.

équipement lors de la réalisation d'un projet n'a pas d'impact sur l'ampleur des besoins à maintenir en inventaire.

Dans ce contexte, il nous apparaît que selon les principes énoncés dans la décision D-2011-039, le fonds de roulement Actifs réglementaires ne devrait inclure que le coût des équipements qui sont requis pour pallier au risque de défaillance, et l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de fixer en conséquence le montant de cette composante du fonds de roulement.

2. HISTORIQUE DES REVENUS REQUIS DU TRANSPORTEUR

La détermination du tarif du Transporteur par la Régie se fait actuellement selon la méthode du coût de service. Ainsi, la fixation d'un tarif équitable autant pour les clients que pour le Transporteur dépend de la précision des prévisions du Transporteur pour l'estimation de ses coûts pour l'année à venir.

L'AQCIE et le CIFQ sont préoccupés du fait qu'à chaque année depuis l'année 2008 le rendement réalisé par le Transporteur est supérieur au rendement autorisé par la Régie. Compte tenu de cette constatation, les intervenants ont réalisé une analyse en vue de comparer les valeurs réelles et les valeurs autorisées de certains intrants des revenus requis du Distributeur sur un historique de cinq ans, soit de 2009 à 2014. Il est utile de rappeler que les valeurs autorisées par la Régie sont basées sur les prévisions du Transporteur.

Les intrants analysés sont la Base de tarification, qui avec le coût moyen pondéré du capital détermine la valeur du rendement autorisé, les Charges nettes d'exploitation (CNE) et les Autres charges qui incluent principalement l'amortissement. Ces trois intrants constituent l'essentiel des revenus requis du Transporteur.¹⁰

Notre analyse présente également l'évolution du rendement du Transporteur en termes monétaires et le taux de rendement sur les avoirs propres du Transporteur.

Les données qui sont utilisées pour notre analyse proviennent des informations fournies par le Transporteur dans le cadre des dossiers tarifaires depuis 2009.¹¹

¹⁰ B-0013, ou HQD-5, document 1, page 3.

¹¹ R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011, R-3823-2012, R-3903-2014 et R-3934-2015 section Revenus requis.

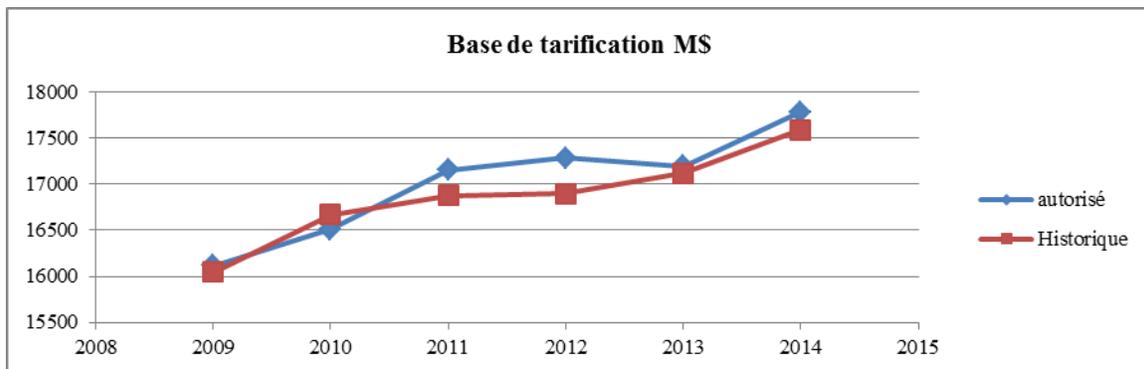
A. Analyse de la prévision des coûts

Base de tarification

L'évolution annuelle de la base de tarification est essentiellement fonction de la prévision de la valeur des équipements mis en service et de la valeur de l'amortissement des équipements en service.

Le tableau et la figure ci-dessous montrent l'évolution de la valeur de la base de tarification autorisée et de la valeur de la base de tarification réelle sur la période 2009-2014.

Évolution de la base de tarification M\$				
	Autorisé	Historique	Écart \$	Écart %
2009	16 117,3	16 046,4	70,9	0,44%
2010	16 509,4	16 665,9	-156,5	-0,95%
2011	17 154,3	16 874,5	279,8	1,63%
2012	17 287,5	16 894,1	393,4	2,28%
2013	17 194,0	17 116,9	77,1	0,45%
2014	17 782,0	17 590,8	191,2	1,08%



On peut constater qu'à chaque année de la période, sauf en 2010, la valeur autorisée est supérieure à la valeur réelle (historique). Étant donné que le rendement autorisé est calculé en multipliant la valeur de la base de tarification autorisée par le taux de rendement sur cette base, il en résulte que le rendement autorisé est trop élevé.

Le tableau ci-dessous présente l'impact dû à des valeurs de mises en service autorisées plus élevées que la valeur des mises en service réelles sur la période

2010-2014¹². Il présente également la composante Rendement sur la base de tarification et le % de l'impact par rapport à cette composante.

Impact des mises en service M\$					
	2010	2011	2012	2013	2014
Impact	4,2	35	101,8	45,4	56,7
Rendement autorisé	1 228,13	1 235,97	1 182,12	1 117,0	1 254,16
Impact en %	0,34%	2,83%	8,61%	4,06%	4,52%

Charges nettes d'exploitation (CNE)

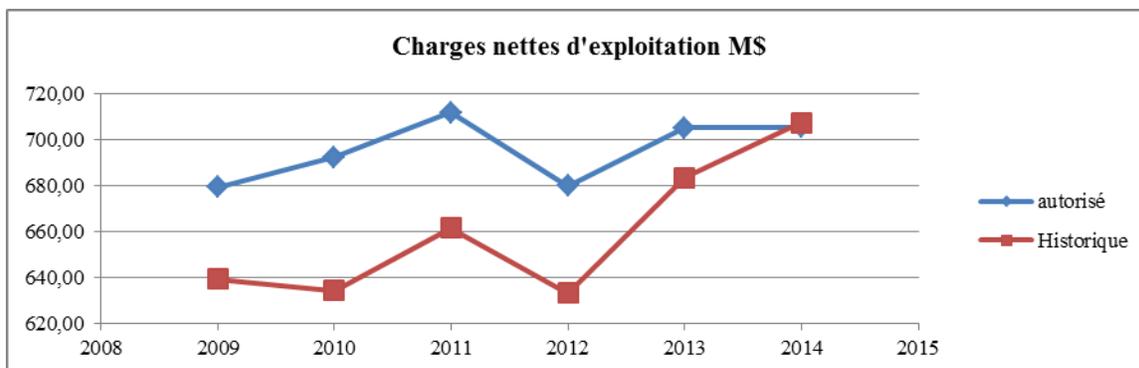
Les éléments qui constituent les CNE font l'objet d'une prévision du Transporteur. Ces éléments sont les charges brutes directes qui sont constituées principalement de la masse salariale¹³, des Charges de services partagés, des Coûts capitalisés et de la Facturation interne.

Le tableau et la figure ci-dessous montrent l'évolution des CNE autorisées et réelles sur la période 2009-2014.

Évolution des charges nettes d'exploitation M\$				
	Autorisé	Historique	Écart	Écart %
2009	679,30	639,30	40,00	5,89%
2010	692,50	634,40	58,10	8,39%
2011	712,00	661,50	50,50	7,09%
2012	679,80	633,20	46,60	6,85%
2013	705,10	683,60	21,50	3,05%
2014	705,50	707,50	-2,00	-0,28%

¹² B-0019 ou HQT-7, document 1, page 19 et R-3823-2012 HQT-7 document 1, page 15.

¹³ B-0015 ou HQT-6, document 2, page 15.



On peut constater que les valeurs autorisées sont supérieures aux valeurs historiques sauf pour l'année 2014 où les CNE réelles sont pratiquement égales aux CNE autorisées. Il est à signaler qu'en 2014, le Transporteur a mis en œuvre une stratégie visant à intensifier le programme d'interventions ciblées sur les transformateurs de puissance. Par ce programme, le Transporteur vise à augmenter le rythme de maintenance préventive (systématique et conditionnelle, dont la maintenance conditionnelle ciblée) sur cet équipement pour le faire tripler par rapport aux niveaux historiques.¹⁴

Le Transporteur mentionne que les coûts de maintenance des équipements stratégiques se sont révélés plus élevés que la prévision présentée par le Transporteur dans sa demande tarifaire pour l'année 2015.¹⁵

Pour l'année 2014, on peut donc conclure que les CNE autorisées incluent les coûts de la stratégie mise en place visant à intensifier le programme d'interventions ciblées sur les transformateurs de puissance.

Autres charges : amortissement

Les Autres charges sont constituées essentiellement de l'Amortissement (93%)¹⁶.

Le tableau et la figure ci-dessous montrent l'évolution des valeurs autorisées et réelles de l'item Amortissement.¹⁷

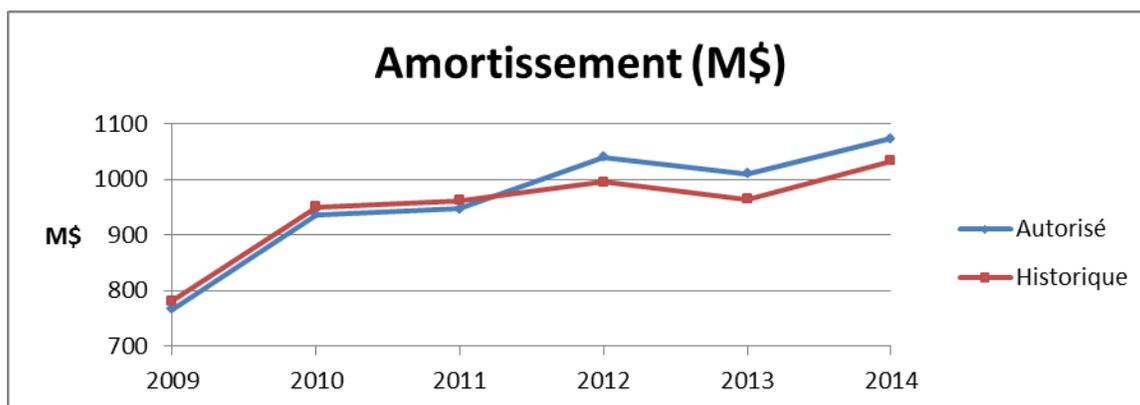
¹⁴ B-0008 ou HQT-3, document 1, page 15.

¹⁵ IBID, page 16.

¹⁶ B-0013, ou HQT-5, document 1, page 3.

¹⁷ Valeurs provenant de R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011, R3823-2012, R-3903-2014 et R-3934-2015 section Revenus requis.

Évolution de l'amortissement M\$				
	Autorisé	Historique	Écart	Écart %
2009	766,1	781,2	-15,1	-1,97%
2010	936,2	949,8	-13,6	-1,45%
2011	947,3	962,2	-14,9	-1,57%
2012	1040	994,8	45,2	4,35%
2013	1010	964,5	45,5	4,50%
2014	1073	1032,7	40,3	3,76%



Les valeurs autorisées sont très près des valeurs réelles sur la période 2009-2011, mais elles sont supérieures aux valeurs réelles à partir de l'année 2012. Étant donné que la valeur de l'item Amortissement est basée sur des équipements existants, on devrait s'attendre à ce que les valeurs autorisées soient les mêmes que les valeurs réelles ou très près de celles-ci comme cela était le cas sur la période 2009-2011.

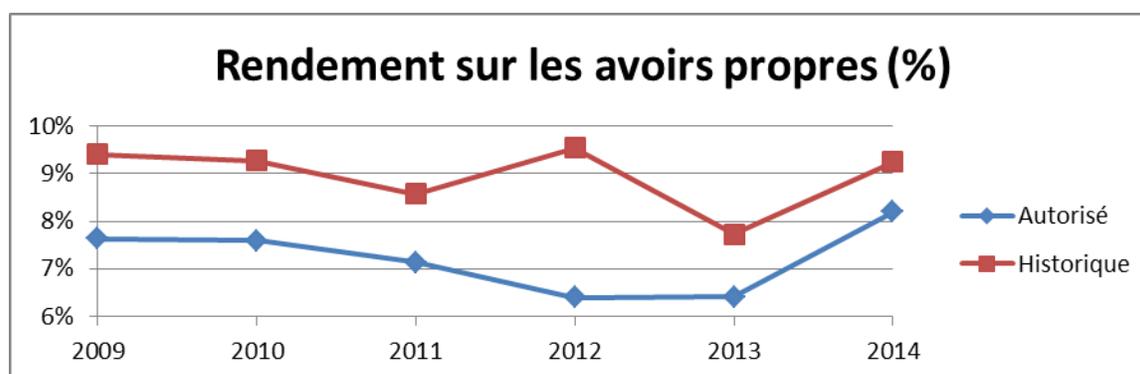
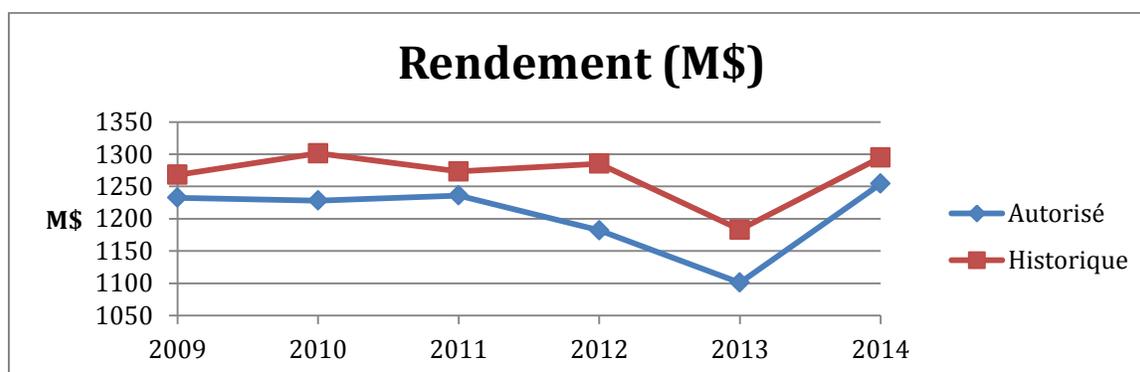
Les trois éléments examinés montrent que les prévisions du Transporteur surestiment les éléments constitutifs des revenus requis du Transporteur.

B. Analyse du rendement

Comme mentionné plus haut, le tarif fixé par la Régie est établi sur la base des coûts de service de telle sorte que les revenus attendus correspondent à ces coûts de service. Le fait que les coûts réels soient inférieurs aux coûts de service autorisés ajoute au rendement du Transporteur. Étant donné les constats que nous avons faits à l'effet que les coûts réels sont inférieurs aux coûts autorisés on doit s'attendre à ce que le rendement réel soit supérieur au rendement autorisé.

Le tableau et les figures ci-dessous montrent les rendements annuels autorisés et réels du Transporteur en termes monétaires et en termes de taux de rendement sur l'avoir propre. Dans le tableau, les écarts positifs indiquent que le rendement réel du Transporteur est plus élevé que le rendement autorisé.

Évolution du rendement sur la base de tarification M\$				
	Autorisé	Historique	Écart	Écart %
2009	1 232,65	1 267,99	35,34	2,87%
2010	1 228,13	1 301,44	73,31	5,97%
2011	1 235,97	1 273,35	37,38	3,02%
2012	1 182,12	1 285,33	103,21	8,73%
2013	1 117,00	1 183,06	66,06	5,91%
2014	1 254,16	1 295,03	40,87	3,26%



On peut constater que les valeurs réelles (historique) sont largement supérieures aux valeurs autorisées. Sur la période 2009-2014, le rendement supplémentaire atteint plus de 372 M\$, soit 5,1% de plus que les revenus autorisés.

Conclusion

L'analyse de l'AQCIE et du CIFQ permet de démontrer que la prévision du Transporteur surévalue ses revenus requis, ce qui a pour effet de lui allouer un rendement plus élevé que le rendement autorisé par la Régie.

Par ailleurs, il est pertinent de mentionner que la Régie a autorisé la mise en place d'un mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) qui permet un partage entre les clients et le Transporteur des écarts de rendement constatés en fin d'année¹⁸ et que ce MTÉR devrait s'appliquer dès le retour à l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec.¹⁹

« En ce qui concerne l'énergie, la loi modifie la Loi sur la Régie de l'énergie afin de suspendre la mise en place de tout mécanisme de partage des écarts de rendement par la Régie de l'énergie, jusqu'à ce que l'équilibre budgétaire soit atteint, et de prévoir qu'Hydro-Québec conservera tout écart de rendement. La même loi est également modifiée afin de réserver la fourniture d'électricité à la satisfaction des marchés québécois. »

Cependant, le fait qu'un MTÉR s'applique éventuellement ne devrait pas libérer le Transporteur de son obligation de fournir de meilleures prévisions.

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger que le Transporteur lui indique les moyens qu'il entend prendre pour que ses prévisions soient plus précises relativement à sa base de tarification, notamment la valeur des mises en service prévues, ses charges nettes d'exploitation et l'amortissement de ses actifs.

Plus spécifiquement, pour le dossier actuel, l'AQCIE recommande de réduire le montant demandé pour les CNE de 33,2 M\$ comme cela est expliqué à la section suivante.

En ce qui concerne la valeur des mises en service prévues, nous recommandons de maintenir la valeur de 1197 M\$ prévue puisqu'il s'agit d'une diminution importante par rapport à la valeur réelle de 2014 et la valeur actuellement prévue pour 2015 (1 786,3 M\$ et 1 950,3 M\$ respectivement).²⁰

À titre illustratif, le tableau ci-dessous présente la valeur réelle et la valeur autorisée des mises en service sur la période 2010-2014. On peut constater que

¹⁸ D-2014-034, paragraphe 359 et 370.

¹⁹ Projet de loi n° 28 (2015, chapitre 8) Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 4 juin 2014 et visant le retour à l'équilibre budgétaire en 2015-2016.

²⁰ B-0024 ou HQT-9, document 1 page 30, tableau 10.

la valeur prévue pour l'année 2016 (1 197M\$) se compare aux valeurs réelles les plus faibles sur cette période.

	R-3823-2012 HQT7-doc1, page15				R-3934-2015 HQT7-doc1, page19							
	2010		2011		2012		2013		2014		Période 2010-2014	
	Autorisé	historique	Autorisé	historique	Autorisé	historique	Autorisé	historique	autorisé	historique	autorisé	historique
mise en service M\$	1250,1	1152,6	1473,1	1261,7	1399,8	1041,6	1565	1401,3	2088	1786,3	7776	6643,5
Écart M\$	97,5		211,4		358,2		163,7		301,7		1132,5	
Écart %	7,8%		14,4%		25,6%		10,5%		14,4%		14,6%	

3. MAINTENANCE PRÉVENTIVE

Le Transporteur demande des montants supplémentaires de 22 M\$ aux CNE de l'année de base 2016 afin de poursuivre les activités de maintenance préventive des transformateurs de puissance.²¹

En réponse à une demande de renseignements de l'AQCIE et du CIFQ de justifier ce montant supplémentaire²², le Transporteur réfère à une réponse fournie à l'AHQ-ARQ. Cette réponse mentionne que la stratégie a été appliquée dès 2014 et que l'IC – Opérationnel - Défaillances d'équipements présente une amélioration de 33% en 2014 par rapport à 2013 et que le taux de bris montre également une amélioration (24%) pour l'ensemble des transformateurs. Il ajoute qu'il observe une détérioration des bris des autres catégories d'équipements pour lesquels la maintenance préventive n'était pas en place.²³

L'AQCIE et le CIFQ ont réalisé une vérification de l'historique de l'indice IC-Opérationnel – Défaillances d'équipements qui montre une valeur de 0,10 en 2014 par rapport à 0,15 en 2013.²⁴ Cependant, cette même référence montre une valeur de 0,09 en 2009 et 2010 et une valeur de 0,10 en 2012, soit avant la mise en place de la stratégie de maintenance préventive. Cette constatation permet de conclure qu'il est prématuré d'expliquer la valeur de 0,10 pour la défaillance d'équipements en 2014 par la mise en place de cette stratégie.

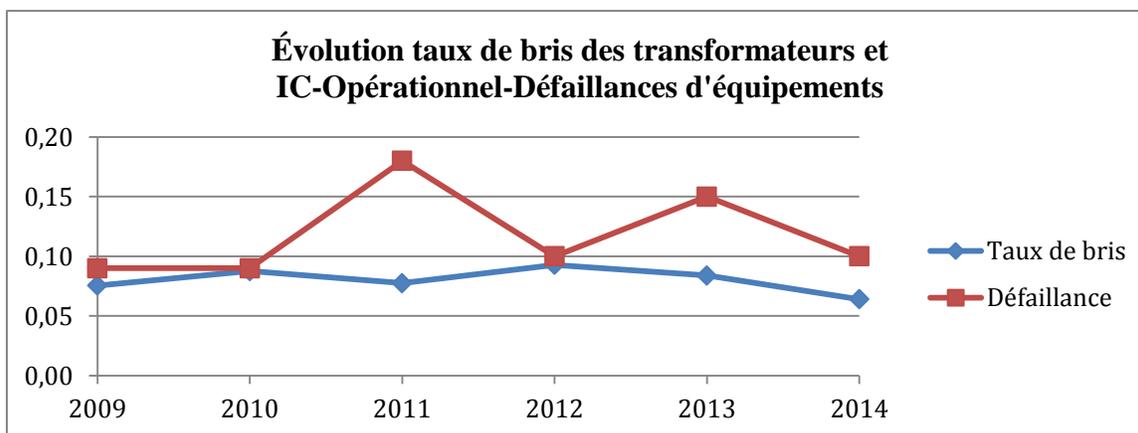
En ce qui concerne l'amélioration du taux de bris de 24% en 2014 par rapport à 2013 pour l'ensemble des transformateurs, nous présentons ci-dessous une figure montrant un historique du taux de bris sur les transformateurs et l'IC-Opérationnel – Défaillances d'équipements.

²¹ B-001, page 11.

²² HQT-13, document 3, page 12.

²³ HQT-13, document 2, page 18.

²⁴ B-0009, page 25.



À l'examen de cette figure il est difficile de constater une corrélation entre les deux mesures et de conclure qu'une diminution du taux de bris entraîne nécessairement une diminution de l'IC – Opérationnel - Défaillances d'équipements. L'historique de ces indices ne permet pas de justifier le montant additionnel de 22 M\$ demandé par le Transporteur pour de la maintenance préventive en 2016.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, l'autorisation d'un montant supplémentaire en maintenance préventive devrait être justifiée soit par une amélioration de l'IC en autant que cette amélioration soit mesurable et suffisamment importante pour en justifier les coûts, soit par une diminution des coûts d'investissements, par exemple en maintien des actifs. À cet égard, l'AQCIE et le CIFQ ont demandé au Transporteur s'il a réalisé une analyse coûts/bénéfices pour justifier sa stratégie d'intervention sur les transformateurs et sur les disjoncteurs haute tension du réseau principal.²⁵ En réponse, le Transporteur réfère à une réponse fournie à la Régie. Dans cette réponse le Transporteur mentionne que son *modèle de gestion des actifs sert à établir un scénario optimisé sur la base de la meilleure information disponible et de l'expérience acquise en date de la demande tarifaire concernée afin d'offrir la meilleure fiabilité à court, moyen et long termes, de minimiser les coûts en pérennité et maintenance, tout en permettant d'assurer l'efficacité opérationnelle.*²⁶

Il ajoute :

« (...) Le Transporteur a donc simulé trois scénarios distinctifs pour étudier l'effet de l'accroissement de la maintenance sur le taux de risque de défaillance partielle des équipements. »²⁷

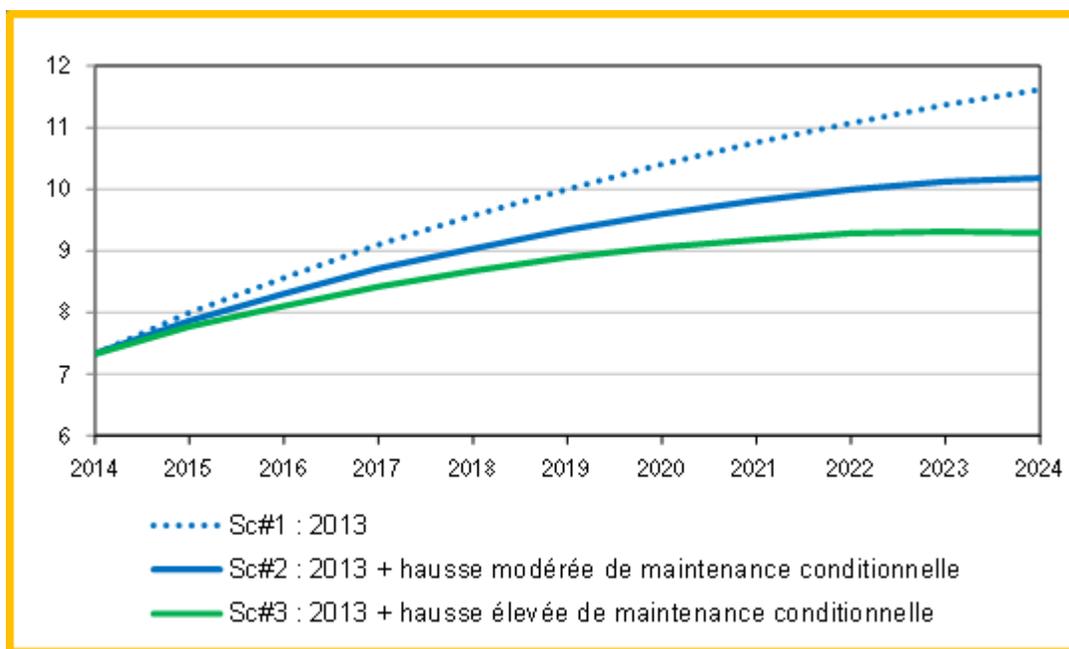
²⁵ HQT-13, document 3, page 9.

²⁶ HQT-13, document 1, pages 4 à 7.

²⁷ IBID.

Les résultats de ces simulations sont présentés sur une figure qui est reproduite ci-dessous.

Figure R2.1
Impact de la maintenance conditionnelle sur le taux de risque moyen de défaillance partielle



Cette figure permet de constater que, selon les simulations du Transporteur, le taux de risque est différent selon qu'il n'y a pas de hausse de dépense en maintenance ou que la hausse des dépenses de la maintenance est modérée ou élevée.

Le Transporteur conclut :

« Le Transporteur considère que, dans l'optique de son modèle de gestion des actifs, ses simulations appuyées par ses analyses de performance permettent d'identifier les besoins concrets requis, pour assurer la fiabilité et la disponibilité à court, moyen et long termes au moindre coût. »²⁸ (notre soulignement)

L'AQCIE et le CIFQ constatent que, dans la présentation de ses explications, le Transporteur ne mentionne pas lequel des trois scénarios a été retenu jusqu'à maintenant. De plus il n'y a aucune indication quant au niveau de risque qu'il est acceptable de maintenir, quant à la différence de coûts entre les trois scénarios et quant aux bénéfices monétaires différentiels attendus des scénarios. Ainsi, il

²⁸ IBID, page 7.

n'y a aucune valeur quantitative qui permette de conclure que son modèle de gestion assure *la fiabilité et la disponibilité à court, moyen et long termes au moindre coût*.

Ainsi, selon l'AQCIE et le CIFQ, la question demeure à savoir si les montants supplémentaires demandés pour la maintenance préventive sont justifiés par les bénéfices anticipés qui résulteraient de ces dépenses supplémentaires.

Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignements de l'AQCIE et du CIFQ, le Transporteur mentionne :

« Comme précisé lors des demandes tarifaires antérieures, le Transporteur rappelle que l'information financière relative aux activités de base n'est pas colligée par activités. Toutefois, le Transporteur souligne que l'accroissement du budget de base demandé en 2014 avait entre autres pour but de financer des interventions additionnelles de maintenance préventive, dont de la maintenance conditionnelle ciblée. La mise en œuvre de la stratégie de maintenance préventive porte autant sur la base que sur le volet accroissement du budget.

Cette stratégie introduisant une priorisation centralisée détaillée a ciblé les équipements les plus susceptibles de subir une défaillance et ceux dont l'impact d'une défaillance est le plus élevé.

Ainsi la stratégie a fait augmenter les coûts liés aux activités de base que le Transporteur ne comptabilise pas de façon spécifique par appareil. Cependant, le Transporteur constate une augmentation des coûts de matériel déployé comparativement à ce qui était anticipé ainsi que certains autres coûts générés par la maintenance en frais de déplacement et en services externes. »²⁹

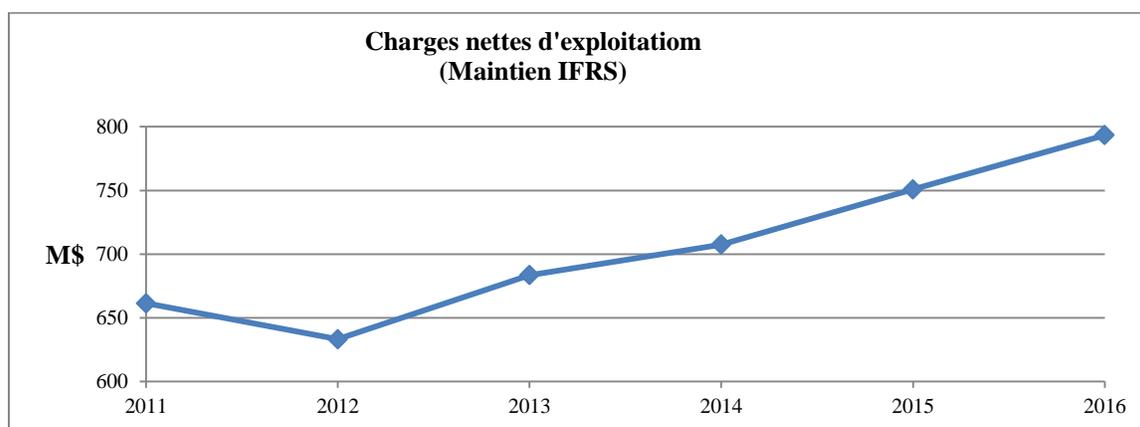
Ainsi, il n'est pas possible de savoir si le montant supplémentaire demandé sera utilisé spécifiquement pour une augmentation de la maintenance préventive. Le montant sera ajouté aux CNE et servira à l'ensemble des besoins du Transporteur.

À cet effet, la figure ci-dessous présente l'évolution des CNE depuis l'année 2011. Les valeurs sont celles correspondant au référentiel comptable IFRS de façon à présenter l'évolution des CNE sur une même base sur toute la période considérée³⁰. En effet, un changement de référentiel comptable tel que celui

²⁹ B-0048 ou HQT-13, document 3, page 18.

³⁰ B-0009 ou HQT-3, document 2, page 27, pour les années 2011 à 2014 et B-0041 ou HQT-14, document 1 page 12 pour les années 2015 et 2016.

proposé actuellement par le Transporteur ne devrait pas servir à mesurer l'efficacité du Transporteur.



On peut constater une augmentation importante des CNE sur la période 2011-2016. Elles passent de 661,5 M\$ en 2011 à 793,2 M\$ en 2016, soit une croissance de 19,9%.

Il est à signaler que sur cette période l'IPC a augmenté de 8% et que la croissance du réseau a été de 7%.³¹

En conclusion, étant donné que l'augmentation combinée de l'IPC et du développement du réseau ne justifie pas l'augmentation demandée des CNE et qu'il n'y a aucune justification quantitative relativement à l'augmentation de la maintenance préventive, l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de ne pas autoriser le montant de 793,2 M\$ pour les CNE de 2016. Ils recommandent d'autoriser un montant de 760 M\$ soit le montant de l'année 2011 augmenté de l'IPC et de la croissance du réseau sur la période 2011-2016.

La valeur recommandée devra être ajustée selon le référentiel comptable US GAAP s'il y a lieu.

4. TAUX DE RENDEMENT SUR LES AVOIRS PROPRES

Dans leur réplique aux commentaires du Transporteur concernant la demande de l'AQCIE et du CIFQ d'examiner le taux de rendement sur les avoirs propres du Transporteur, les intervenants mentionnent que dans la décision D-2014-034 (dossier R-3842-2013), la détermination du taux de rendement sur les capitaux propres du Transporteur a été établie en prenant des valeurs qui se situent près des valeurs maximales des fourchettes pour le taux sans risque, la PRM et l'ajustement pour les autres modèles.

³¹ Valeurs calculées à partir des données de B-0009 ou HQT-3, document 2, page 10.

Aussi, les intervenants précisent qu'il ne s'agit pas de remettre en question la méthodologie présentée à la décision D-2014-034 (dossier R-3842-2013), mais de revoir la valeur des paramètres retenus à la lumière des variables économiques actuelles. Dans un tel contexte, il n'apparaissait pas qu'une expertise soit nécessaire pour déterminer si l'utilisation de valeurs qui se situent au maximum des fourchettes est toujours pertinente dans le contexte actuel.³²

Dans sa décision D-2015-157, la Régie ne permet pas à l'AQCIE-CIFQ de traiter de ce sujet, Elle mentionne :³³

« [17] La Régie ne partage pas la conception de l'AQCIE-CIFQ sur l'établissement du TRCP. Elle considère qu'elle ne peut, comme il le suggère, réviser seulement certains paramètres qui ont été pris en compte lors de l'établissement du TRCP autorisé du Transporteur. Elle rappelle que dans sa décision D-2014-0342, elle a fixé les valeurs retenues pour chacun des paramètres servant à établir ce taux et a choisi de ne pas retenir de formule d'ajustement automatique (FAA) : »

Elle rappelle le texte de la décision D-2014-034 à cet effet :³⁴

« [265] La Régie reconnaît que le recours à une formule d'ajustement automatique requiert, cependant, que les taux d'intérêt sans risque se situent à l'intérieur d'une normale historique. Cela explique l'introduction de seuils minimaux en deçà desquels ces formules deviennent inopérantes.

[266] Comme les taux d'intérêt sans risque demeurent à des niveaux bien inférieurs au seuil minimum d'application d'une éventuelle formule d'ajustement automatique, et qu'une telle formule serait à vrai dire inopérante, la Régie ne juge pas opportun, pour le moment, d'adopter de formule d'ajustement automatique du taux de rendement ».

La Régie conclut dans sa décision D-2015-157 :

« [18] La Régie juge qu'elle ne peut permettre à l'AQCIE-CIFQ de traiter de ce sujet tel qu'abordé par ce dernier. Elle estime qu'un débat sur ce sujet ne peut être conduit de façon complète et sereine que sur la base de preuves d'experts.

[19] Dans ce contexte, la Régie s'interroge sur l'opportunité, la pertinence et l'efficience de procéder, éventuellement, à

³² C-AQCIE-CIFQ-0006, pages 2 et 3.

³³ A-0006, page 6.

³⁴ IBID.

l'établissement du TRCP autorisé pour chacune des entreprises sous sa juridiction dans un même dossier. Elle s'y penchera en temps opportun. »

Comme cela est mentionné dans leur réplique, l'AQCIE et le CIFQ constatent qu'au moment où la décision D-2014-034 sur le taux de rendement a été rendue (mars 2014), le taux obligataire 30 ans du Canada se situait à environ 3% alors que le taux est de 2% au début de 2015, ce qui est une diminution relativement importante.

De plus, dans une chronique du 10 octobre 2015 du journal Le Devoir, il est fait mention d'une étude de l'institut *C.D. Howe* selon laquelle le contexte de faibles taux se prolongerait sur les deux prochaines décennies.³⁵

« Dans l'étude C.D. Howe dévoilée cette semaine, les auteurs Steve Ambler et Craig Alexander soulignaient que le contexte canadien favorise un ancrage des rendements anticipés sur les obligations d'épargne et les fonds propres autour d'un taux réel dit sans risque d'environ 1 %, et ce, pour les deux prochaines décennies. Un tel taux de base se situerait ainsi de loin sous ses valeurs historiques et poursuivrait une baisse constante observée depuis les années 1980. À l'OCDE, on a déjà projeté un taux pur de 2 %, faisant écho à une baisse structurelle du PIB potentiel inhérent à la croissance économique faible. C.D. Howe a également parlé d'une zone entre 1 et 2 % pour retenir la borne inférieure.

Ce taux se situe sous ses valeurs historiques, ont-ils ajouté, « ce qui correspond aux attentes que l'économie canadienne ne voie qu'une croissance économique réelle tendancielle modeste, en partie le résultat des répercussions du changement démographique ». De plus de 3 % en moyenne durant les années 1960, le PIB réel du Canada ne croît plus qu'au rythme annuel moyen d'un peu plus de 1 % depuis les années 2000. »

Ainsi, l'AQCIE et le CIFQ considèrent que le fait de ne pas prendre en considération le contexte économique actuel et celui prévu par l'institut *C.D. Howe* revient à accorder au Transporteur un rendement minimum garanti sur ses avoirs propres. Or l'article 49 de la Loi sur la Régie de l'énergie stipule notamment que le tarif doit permettre un rendement raisonnable sur la base de tarification.

³⁵ <http://www.ledevoir.com/economie/finances-personnelles/452304/vos-finances-faible-croissance-egale-faibles-rendements-en-vue>.

Sur la base de ces considérations l'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger que le sujet du taux de rendement sur les avoirs propres du Transporteur soit traité dans le prochain dossier tarifaire.

Le 2 novembre 2015.