

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2005-50	R-3549-2004 R-3557-2004	31 mars 2005
------------------	----------------------------	--------------

PRÉSENTS :

M. Normand Bergeron, M.A.P., vice-président

M^e Benoît Pepin, LL.M.

M. François Tanguay

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Liste des intervenants apparaissant à la page suivante

Intervenants

Décision sur la Phase 1 : revenus requis et budget des investissements 2005

Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2005 et

Demande d'autorisation du budget des investissements 2005 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Intervenants :

- Association canadienne d'énergie éolienne (ACÉE);
- Brascan Énergie Marketing Inc. (BEMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Ontario Power Generation Inc. (OPG);
- Option consommateurs (OC);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	6
2.	PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONS COMPTABLES	7
	2.1 Principes réglementaires	7
	2.2 Conventions comptables	8
3.	PLANIFICATION DU RÉSEAU ET INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS	11
	3.1 Capacité de transformation des postes.....	11
	3.2 Investissements projetés du réseau de transport.....	13
4.	INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	16
	4.1 Rôle des indicateurs.....	16
	4.2 Les indicateurs.....	18
	4.3 Balisage	27
5.	DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	27
	5.1 Charges nettes d'exploitation.....	28
	5.2 Charges brutes directes	30
	5.3 Régimes de rémunération variable	31
	5.4 Coût constaté au titre de prestations constituées du régime de retraite.....	34
	5.5 Frais corporatifs.....	36
	5.6 Autres charges	37
6.	BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2005.....	40
	6.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels	41
	6.2 Investissements générant des revenus additionnels.....	44
	6.3 Impact sur les tarifs.....	44
	6.4 Réallocation entre les différentes catégories.....	45
	6.5 Niveau d'information.....	46
7.	BASE DE TARIFICATION	48
	7.1 Ajouts à la base de tarification	49
	7.2 Encaisse réglementaire.....	55
8.	COÛT DU CAPITAL.....	56
	8.1 Coût de la dette.....	56
	8.2 Taux de rendement sur l'avoir propre	56

8.3 Taux de rendement sur la base de tarification.....	58
8.4 Coût en capital prospectif	58
9. REVENU REQUIS	59
10. ARTICLE 75.....	60

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Investissements projetés sur 10 ans.....	15
Tableau 2 - Indicateurs de performance retenus par la Régie	26
Tableau 3 - Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2001-2005	28
Tableau 4 - Variations apportées à l'objectif de maintien des charges	29
Tableau 5 - Évolution des charges brutes directes 2001-2005.....	30
Tableau 6 - Évolution de la masse salariale 2001-2005.....	31
Tableau 7 - Évolution du coût constaté 2003-2005	35
Tableau 8 - Évolution de l'actif au titre des prestations constituées (ATPC) 2003-2005 ...	36
Tableau 9 - Répartition des frais corporatifs	36
Tableau 10 - Évolution des autres charges 2001-2005.....	37
Tableau 11 - Sommaire des investissements réglementés 2005.....	41
Tableau 12 - Évolution des investissements en maintien des actifs et en amélioration de la qualité (sans verglas) 1997-2005.....	42
Tableau 13 - Investissements projetés par catégorie	48
Tableau 14 - Évolution de la base de tarification 2001-2005	49
Tableau 15 - Taux de rendement sur l'avoir propre	57
Tableau 16 - Évolution du revenu requis 2001-2005	59
Tableau 17 - Revenu requis 2005	60

1. INTRODUCTION

Le 30 septembre 2004, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) une demande relative à la modification de ses tarifs et conditions de service.

Le 6 octobre 2004, par sa décision D-2004-206, la Régie décide de procéder à l'étude du dossier tarifaire en deux phases et invite les personnes intéressées à intervenir. La Phase 1, objet de la présente décision, porte sur la détermination du revenu requis du Transporteur pour l'année tarifaire 2005. La Phase 2 visera à répartir le coût de service du Transporteur et à établir ses tarifs et conditions de service.

Le 12 octobre 2004, par lettre, la Régie informe les participants que la méthode de détermination du coût de la dette sera traitée dans le cadre d'une audience générique portant sur l'ensemble des paramètres du coût du capital des deux entités réglementées d'Hydro-Québec, soit le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur). Pour les fins du présent dossier, il est convenu que le coût de la dette du Transporteur est déterminé selon les modalités approuvées par la Régie dans sa décision D-2004-47 du 26 février 2004.

Les 20 et 21 octobre 2004, la Régie reçoit les demandes d'intervention ainsi que les budgets prévisionnels et de participation de 10 intéressés. Le 9 novembre 2004, par sa décision D-2004-238, la Régie dispose de ces demandes, accueille 9 interventions et dispose des budgets de participation². Le 22 novembre 2004, par sa décision D-2004-247, elle accueille aussi la demande d'intervention tardive de BEMI.

Le 1^{er} décembre 2004, par sa décision D-2004-253, la Régie reconduit, sur une base provisoire, les tarifs existants du service de transport à compter du 1^{er} janvier 2005.

Le 10 décembre 2004, l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE) et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ) informent la Régie qu'ils se retirent de l'étude de la Phase 1 du dossier.

Le 22 décembre 2004, le Transporteur dépose à la Régie, dans le dossier R-3557-2004, en vertu de l'article 73 de la Loi, une demande d'autorisation du budget des

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² La décision D-2004-238 est complétée pour la FCEI par la décision D-2004-250 du 23 novembre 2004.

investissements 2005 pour ses projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. La Régie joint cette demande au dossier tarifaire du Transporteur.

La partie orale de l'audience sur la Phase 1 du dossier R-3549-2004 et sur le dossier R-3557-2004 se déroule du 31 janvier au 3 février 2005 et les plaidoiries sont entendues les 7 et 8 février 2005.

Entre-temps, le 1^{er} février 2005, par sa décision D-2005-22, la Régie décide du traitement confidentiel de certains documents en vertu de l'article 30 de la Loi.

La preuve est close le 25 février 2005, à la suite du dépôt de certains documents confidentiels en application de la décision D-2005-22, et le dossier est pris en délibéré le même jour.

2. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET CONVENTIONS COMPTABLES

2.1 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

Le Transporteur demande à la Régie d'appliquer les deux nouveaux principes réglementaires suivants à la détermination de ses tarifs :

- Méthode de répartition des frais corporatifs approuvée pour le Distributeur par la décision D-2004-47;
- Méthode de détermination du coût de la dette présumée.

Le Transporteur présente aussi l'état d'avancement de ses travaux sur la réglementation de ses activités de télécommunications. Il fait état des impacts sur le revenu requis du passage à leur réglementation sur la base du coût de service et chemine vers une demande d'approbation d'investissements, en vertu de l'article 73 de la Loi, qui sera déposée en 2005.

Le Transporteur examinera enfin l'implantation d'un mécanisme incitatif de rendement à l'actionnaire sur l'horizon du plan stratégique 2004-2008 d'Hydro-Québec. Le Transporteur propose la constitution d'un groupe de travail avec les intervenants et la Régie pour l'élaboration de ce mécanisme.

La Régie autorise le Transporteur, conformément à l'article 32 (3) de la Loi, à utiliser, pour la détermination de ses tarifs, la méthode de répartition des frais corporatifs

approuvée pour le Distributeur dans la décision D-2004-47³. Quant à la méthode de détermination du coût de la dette présumée, la Régie en fait usage dans la présente décision, mais reporte son approbation lors du dossier générique sur le coût du capital.

Elle prend acte de l'intention du Transporteur de déposer en 2005 une demande d'approbation visant la réglementation de ses activités de télécommunications, conformément à la décision D-2002-95⁴.

La Régie considère enfin que la mise en place d'une réglementation incitative est une étape importante de l'évolution de la réglementation. **Elle accepte la proposition de mettre sur pied un groupe de travail sur l'élaboration d'un régime de réglementation incitative du Transporteur. Ce groupe de travail produira son rapport à la Régie à la fin de l'année 2005. Puisque la Régie poursuit l'objectif d'examiner la question sur un horizon plus court que le Transporteur, elle demande à ce dernier de soumettre un plan de travail et les modalités de fonctionnement de ce groupe de travail lors de la Phase 2 du présent dossier.** Elle encourage le Transporteur à continuer dans cette voie de collaboration avec les intervenants afin de se donner les meilleures chances de mettre en place un outil de réglementation approprié, qui permette de créer un régime incitatif fonctionnel et durable.

La Régie souligne que ce groupe de travail ne doit pas se limiter au seul examen de la détermination du rendement à l'actionnaire. Son examen peut englober l'ensemble des incitatifs portant sur la gestion, les dépenses d'opération, les investissements et le rendement.

2.2 CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec sont dressés selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR), tels qu'édictees par l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA), et tiennent compte des méthodes et pratiques comptables généralement reconnues par les organismes de réglementation.

Afin de se conformer aux PCGR, le Transporteur demande à la Régie de reconnaître l'emploi de six nouvelles conventions comptables.

³ Dossier R-3492-2002, 26 février 2004.

⁴ Dossier R-3401-98, 30 avril 2002.

Conversion de devises et instruments dérivés - *swaps* de devises

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les gains et pertes de change résultant de la conversion des éléments monétaires à long terme, incluant les *swaps* de devises, sont inclus aux résultats, à moins qu'ils ne soient reliés à des éléments de passif couvrant les ventes en dollars américains, auquel cas ils sont reportés à l'année de réalisation de ces ventes.

Avant le 1^{er} janvier 2002, ces gains ou pertes de change non reliés à ces éléments de passif étaient reportés et amortis sur la durée de vie restante des titres d'emprunt selon la méthode linéaire.

Cette convention élimine le report et l'amortissement des pertes de change sur les dettes étrangères qui ne sont pas utilisées en couverture des ventes. Elle a provoqué, le 1^{er} janvier 2002, un redressement de 1,3 milliard de dollars aux bénéfices non répartis d'Hydro-Québec pour la perte de change associée aux titres qui n'étaient pas utilisés en couverture des ventes au 31 décembre 2000.

L'élimination du report et de l'amortissement des pertes de change aurait pu se traduire par une volatilité accrue des résultats puisque les dettes ne couvrant pas les ventes et non couvertes par des *swaps* auraient donné lieu à une constatation immédiate de leurs gains ou pertes de change à la fin de chaque mois. Toutefois, Hydro-Québec a démontré à ses vérificateurs que les dettes en dollars américains, non couvertes par des *swaps*, servent de couverture pour les ventes. La nouvelle convention comptable n'a donc pas d'impact défavorable sur la volatilité des résultats. Son seul impact récurrent est une baisse des frais financiers provenant de l'élimination de la charge d'amortissement des pertes de change associée aux dettes qui faisaient l'objet de ce traitement comptable, les pertes étant dorénavant incluses aux résultats de l'année.

Actifs incorporels

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les actifs incorporels ayant une durée de vie indéfinie ne font plus l'objet d'un amortissement. Ces actifs sont soumis au moins annuellement à un test de dépréciation et tout excédent de la valeur comptable sur la juste valeur est imputé aux résultats dans la période au cours de laquelle la dépréciation a été déterminée. Les actifs incorporels, dont la durée de vie utile est déterminée, restent amortis sur leur durée de vie de la manière suivante.

Actifs	Méthode d'amortissement	Période d'amortissement
Logiciels, licences et brevets	méthode à intérêts composés 3 %	3 à 20 ans
Études environnementales	méthode à intérêts composés 3 %	5 ans

Sortie d'actifs à long terme et abandon d'activités

Depuis le 1^{er} mai 2003, les actifs à long terme destinés à la vente sont évalués au moindre de leur valeur comptable et de leur juste valeur, diminué des frais de sortie. Ils cessent de faire l'objet d'un amortissement. Toute variation de leur valeur est constatée aux résultats. Les actifs dont on dispose autrement que par la vente, incluant ceux liés à des activités abandonnées, continuent d'être évalués à la valeur comptable et de faire l'objet d'un amortissement.

Auparavant, tous ces actifs étaient évalués à la valeur comptable et faisaient l'objet d'un amortissement jusqu'à leur disposition. Une provision en cas de perte était constatée aux résultats.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Depuis le 1^{er} janvier 2004, le Transporteur évalue et constate à ses résultats le passif lié aux obligations juridiques afférentes à la mise hors service d'une immobilisation. Ce passif est évalué à sa juste valeur dans la période au cours de laquelle l'obligation apparaît. Un coût correspondant de mise hors service est ajouté à la valeur comptable de l'immobilisation en cause et amorti sur sa durée de vie utile.

Dépréciation d'actifs à long terme

À compter du 1^{er} janvier 2004, la perte de valeur d'un actif à long terme est constatée aux résultats lorsque la valeur comptable excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résultent de l'utilisation et de la sortie éventuelle de l'actif. La perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur, celle-ci devenant le nouveau coût de base de l'actif.

Auparavant, la perte de valeur correspondait à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable nette. L'ancienne convention comptable ne s'appliquait qu'aux immobilisations corporelles sans affecter leur coût d'origine.

Relations de couverture

Depuis le 1^{er} janvier 2004, Hydro-Québec a adopté les recommandations de la note d'orientation du Conseil des normes comptables, intitulée « Relations de couverture » (NOC-13), qui traite de l'identification, de la désignation, de la documentation et de l'efficacité des relations de couverture ainsi que de la cessation de la comptabilité de couverture.

Les instruments financiers dérivés ne répondant pas aux conditions d'admissibilité à la comptabilité de couverture exposée dans la note d'orientation sont constatés au bilan à leur juste valeur et les variations de cette juste valeur sont constatées aux résultats.

Pour les relations de couverture ayant cessé d'être admissibles à la comptabilité de couverture, la différence entre la valeur comptable et la juste valeur des instruments dérivés est reportée et constatée dans les résultats de la même période que les gains, pertes, revenus et charges connexes liés à l'élément couvert.

Conformément à l'article 32 (3.1) de la Loi, la Régie reconnaît l'application des six nouvelles conventions comptables proposées, conformes aux PCGR, pour la détermination du revenu requis du Transporteur.

Puisque la modification des conventions comptables entraîne des changements ponctuels ou récurrents aux données présentées pour l'établissement du revenu requis, la Régie demande au Transporteur de préciser, à l'avenir, l'activité visée par le changement de convention et l'estimation de ses impacts sur le revenu requis et la présentation de ses résultats financiers.

3. PLANIFICATION DU RÉSEAU ET INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS

3.1 CAPACITÉ DE TRANSFORMATION DES POSTES

La planification du réseau de transport exige de connaître l'état du réseau actuel. À cet effet, le Transporteur présente la capacité des postes du réseau principal et des réseaux régionaux⁵ afin de révéler les endroits où il pourrait y avoir congestion.

⁵ Ne sont pas compris les postes de départ aux centrales, les postes de sectionnement, de compensation série et d'interconnexion ainsi que les postes appartenant aux clients industriels.

Postes du réseau principal

Pour les postes du réseau principal, le Transporteur présente le nombre de transformateurs, leur capacité nominale, le transit prévu à la pointe du réseau et leur capacité ferme, soit la capacité restante à la suite de la perte permanente du transformateur le plus puissant.

L'examen de ces données montre qu'il est possible que certains postes soient en état de surcapacité bien que le Transporteur indique que la capacité de transformation installée découle d'un besoin basé sur l'expérience et sur l'anticipation de besoins futurs. Ainsi, il est allégué que la surcapacité peut être temporaire, comme aux postes Boucherville 735-230 kV et Lévis 735-230 kV dont la charge fut reprise en partie par les postes Montérégie et Appalaches.

On indique que les équipements installés pour répondre aux besoins résultant de contrats avec des réseaux voisins peuvent être moins utilisés lorsque ces contrats prennent fin. Ainsi, au poste Châteauguay, le Transporteur dispose d'une capacité de transformation suffisante pour alimenter, de façon ferme, toute la charge locale en plus d'offrir la possibilité d'exporter 1 000 MW. Malgré cette charge, le retrait d'un transformateur 735-315 kV de 600 MVA n'a pas eu d'incidence sur sa capacité d'exportation.

Quant au poste Des Cantons 735-230 kV, le Transporteur mentionne que la capacité de transformation a été établie en considérant l'alimentation ferme de la charge locale et du convertisseur de 690 MW. Cependant, de 2001 à 2004, le retrait d'un transformateur n'aurait pas eu d'impact sur sa capacité d'exportation, car les exportations se font normalement à partir des postes Radisson et Nicolet.

Postes des réseaux régionaux

Le Transporteur présente l'état de la transformation pour les postes sources et satellites de 315 kV à 44 kV des réseaux régionaux.

L'état de la transformation des postes sources indique, comme pour les postes du réseau principal, la capacité ferme de chaque poste. L'état de la transformation des postes satellites est, pour sa part, évalué selon la capacité limite de transit. Cette capacité limite incorpore la capacité ferme et les limitations associées aux conditions de tension et d'échauffement de l'appareillage.

Là où il y a apparence de surcapacité, le Transporteur explique que les transformateurs ne sont pas choisis en fonction de la puissance requise mais de puissances normalisées. Ainsi,

pour une charge de 10 MVA, deux transformateurs de 22 MVA sont installés. De plus, la conversion du réseau de 69 kV et de 44 kV vers des tensions de 120 kV et de 25 kV, ainsi que des fermetures d'usine, font en sorte que certains postes sont maintenant en état de surcapacité.

La Régie conclut qu'il existe un potentiel de surcapacité de transformation dans certains postes du réseau de transport principal et des réseaux régionaux. La Régie comprend que cette situation peut être le résultat d'un accroissement de la charge inférieure à celle prévue, qu'elle s'explique également par des changements des conditions d'exploitation du réseau ou par l'utilisation d'équipements normalisés. De plus, la marge de manœuvre qui en résulte peut assurer une plus grande flexibilité pour l'exploitation et la maintenance des équipements.

Cependant, toute marge de manœuvre a un coût et la Régie est préoccupée par l'utilisation optimale des équipements au bénéfice des clients du Transporteur. **La Régie évaluera, par voie administrative, la capacité de certains postes de transformation du réseau et les constats de cet examen seront rendus publics.**

Cet examen par la Régie doit être mis dans son contexte. La Régie ne vise pas à s'attribuer le rôle de gestion du Transporteur, mais à favoriser le développement d'une approche coût/bénéfice qui s'inscrit dans la mise en place d'une réglementation incitative.

3.2 INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

Dans le but d'offrir une vision globale à long terme du niveau prévu des investissements et de leur impact sur ses tarifs, le Transporteur soumet une prévision d'investissements sur 10 ans et de ses charges nettes d'exploitation jusqu'en 2008.

Le Transporteur souligne l'incertitude quant à la prévision des investissements en Croissance des besoins dans le contexte réglementaire qui prévaut, où le développement du réseau est modulé par les contrats d'approvisionnement signés par le Distributeur, qui ne sont plus connus sur un horizon aussi lointain que 10 ans.

La Régie estime que les informations fournies par le Transporteur pour la prévision des investissements sur 10 ans sont suffisantes. Elle juge indispensable et ordonne au Transporteur de déposer, lors de ses prochains dossiers tarifaires, des informations similaires à celles déposées dans le présent dossier, dont la prévision des charges nettes d'exploitation associées à ces investissements.

Pour permettre une meilleure compréhension des investissements projetés ainsi que de leur impact sur les tarifs, la Régie désire que ces investissements soient présentés par projet pour les investissements de 25 M\$ et plus et par famille d'actifs pour ceux de moins de 25 M\$. Ces familles d'actifs homogènes changent l'actuelle définition des catégories fondées sur l'objectif de l'investissement. Pour la Régie, cet objectif, toujours pertinent, ne sert plus de catégorie mais de justification à des actifs présentés selon leur nature. Pour définir ces catégories, la Régie s'en remet aux familles homogènes d'actifs soumises par le Transporteur dans le présent dossier pour le Maintien des actifs de réseau qu'il verra à compléter pour les autres investissements.

Puisque cette présentation est nouvelle et que la Régie veut assurer une continuité de l'information, elle demande au Transporteur de présenter les informations relatives à ses investissements sous les deux formes dans sa demande d'approbation du budget d'investissements 2006 ainsi que lors de son prochain dossier tarifaire.

Les investissements projetés devront donc être soumis selon les quatre catégories présentement utilisées ainsi que selon les nouvelles catégories, fondées sur les familles homogènes d'actifs, du tableau suivant.

Aux fins de la planification du réseau et des impacts tarifaires des investissements, ces informations seront réparties en fonction des dates de mises en service alors que, pour l'approbation des investissements, elles le seront aussi en fonction de la date des déboursés.

TABLEAU 1 – INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS SUR 10 ANS

(M\$)	Date de mise en service	Autorisa- tion	2005 et -	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CATÉGORIES														
1. Investissements ne générant pas de revenus additionnels														
1.1 Investissements liés au verglas														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
1.2 Investissements excluant ceux liés au verglas														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
1.3 Investissements de moins de 25 M\$														
2. Investissements générant des revenus additionnels														
2.1 Investissements liés aux besoins de la charge locale														
<i>Intégration de la production des centrales pour la charge locale</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
<i>Autres investissements</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
2.2 Investissements liés aux besoins autres que ceux de la charge locale														
<i>Intégration de la production des centrales autres que pour la charge locale</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
<i>Autres investissements</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>Projet X</i>														
<i>etc.</i>														
2.3 Investissements de moins de 25 M\$														
TOTAL														

En terminant, la Régie dispose succinctement de la demande de l'ACÉE de procéder à des investissements préventifs pour accroître la réceptivité du réseau de transport à de possibles projets éoliens dont la localisation n'est pas encore connue et dont l'ACÉE n'accepte pas de payer les coûts.

La Régie estime qu'il n'est pas dans l'intérêt des clients de devancer la mise en service d'équipements en vue de l'intégration d'une production éolienne dont la localisation est inconnue. Chaque projet de production est spécifique quant à sa localisation et à sa capacité installée, de sorte qu'il y a un risque élevé que les équipements installés ne soient pas compatibles avec les spécifications techniques des projets et qu'ils restent inutilisés, aux frais de l'ensemble des clients.

4. INDICATEURS DE PERFORMANCE

4.1 RÔLE DES INDICATEURS

Le Transporteur regroupe ses indicateurs de performance sous cinq thèmes : *Satisfaction de la clientèle, Fiabilité du service, Optimisation de l'exploitation du réseau, Responsabilité sociale et Évolution des charges d'exploitation*. Sous chacun de ces thèmes, se trouvent un ou plusieurs indicateurs auxquels correspondent, pour chacun, une cible.

Le Transporteur a fixé le niveau des cibles en fonction de son expérience et d'un exercice informel de comparaison avec d'autres entreprises et fournisseurs de l'industrie.

Pour la Régie, les indicateurs de performance jouent un rôle supplémentaire au-delà de la mesure de la qualité de service. Ce sont des outils qui incitent à une gestion performante de l'entreprise.

Le dossier du Transporteur montre un accroissement des charges d'exploitation et des investissements depuis 2001. Les charges nettes d'exploitation passent de près de 575 M\$ en 2001 à environ 650 M\$ en 2005. Cette hausse résulte en bonne partie de l'évolution de la masse salariale à raison de 5,7 % par année, une évolution dans la partie supérieure du marché de référence. Des hausses sont aussi prévues du côté des investissements pour atteindre 900 M\$ entre 2005 et 2009 par rapport à une charge annuelle d'amortissement d'environ 500 M\$. Ces hausses découlent, en partie, de choix de gestion.

Or, le régime de réglementation actuel, basé sur les coûts, n'offre aucune motivation à maintenir ces coûts à leur niveau optimal. Le régime actuel incite plutôt le Transporteur à améliorer la qualité de ses services, domaine dans lequel il excelle déjà. Dans l'attente d'un régime de réglementation incitative plus large, la Régie croit opportun de mettre en place des incitatifs de gestion visant à récompenser les gestionnaires du Transporteur pour une

baisse du coût de service et une offre de services de transport au meilleur coût possible pour les clients.

L'approche incitative

La réglementation incitative est reconnue comme un mode moderne et efficace de réglementation. Elle confère souplesse et dynamisme en recréant les incitatifs normaux d'un marché concurrentiel.

Ces incitatifs doivent influencer les choix d'opération et d'investissement des gestionnaires ainsi que la qualité du service offert aux clients. Une action sur les deux éléments que sont le coût et la qualité du service est essentielle afin d'inciter la mise en place de mesures efficaces et durables sur le coût des services.

Dans la présente décision, la Régie se limite aux incitatifs de gestion. Elle n'aborde pas les incitatifs au rendement à l'actionnaire, lesquels seront abordés dans le cadre du groupe de travail auquel il est fait référence à la section 2.1 ci-dessus. La mise en place d'incitatifs de gestion contribuera toutefois à préparer le terrain pour un tel examen.

Les indicateurs et leur cible

La Régie vise à mettre en place des incitatifs dans le cadre financier actuel. Dans l'optique qu'elle préconise, ces cibles ne doivent pas être fixées de manière conservatrice. Elles gagnent à devenir des objectifs à atteindre afin d'optimiser les services du Transporteur.

De même, les indicateurs retenus ne doivent pas se limiter à ceux où le Transporteur excelle. Il doit choisir des indicateurs qui lui permettent d'optimiser sa gestion et ses investissements. Les indicateurs doivent avoir un effet tangible sur les activités du Transporteur. Ils doivent avoir un impact sur les décisions des gestionnaires. Les indicateurs doivent donc, comme moyen privilégié, être incorporés aux régimes de rémunération incitative de l'entreprise dont, en premier lieu, celui des cadres⁶.

La Régie constate que le Transporteur propose de ne reconduire que deux des sept indicateurs retenus lors de son premier dossier tarifaire et d'en ajouter sept. Or, la qualité de l'évaluation de la performance s'appuie et augmente en valeur par l'examen historique de l'évolution de cette performance.

⁶ Leur intégration aux autres régimes de rémunération incitative de l'entreprise est tout aussi souhaitable, mais la Régie est consciente que, pour les employés syndiqués, leur ajout dépend de la durée des conventions collectives en vigueur.

En conséquence, la Régie maintient les indicateurs actuels du Transporteur, à l'exception de celui portant sur les services de télécommunications, et y en ajoute de nouveaux afin de couvrir un plus large éventail d'activités. Avec le temps, l'analyse de la pertinence des indicateurs permettra d'éliminer ceux qui apparaissent les moins pertinents.

L'optique avancée par la Régie requiert du Transporteur d'établir de nouvelles cibles plus ambitieuses afin d'atteindre les objectifs énoncés dans la présente décision. La Régie aurait pu les fixer elle-même. Il lui apparaît toutefois plus opportun de demander au Transporteur de proposer de telles cibles. Elle lui demande de les inclure dans la Phase 2 du présent dossier afin d'en permettre l'examen public au profit de ses clients. Si le dépôt de la preuve du Transporteur à ce sujet est de nature à retarder l'examen du dossier, la Régie l'invite à lui soumettre une proposition quant au mode et au calendrier d'examen de ces cibles lors de la Phase 2 du présent dossier.

4.2 LES INDICATEURS

Satisfaction de la clientèle du réseau de transport

Le Transporteur présente un indicateur *Partenariat qualité avec le Distributeur* et un indicateur *Partenariat qualité avec les clients du service point à point*.

Afin de mieux évaluer la satisfaction globale et la qualité de ses relations d'affaires avec le Distributeur, le Transporteur s'est doté d'un indicateur permettant d'évaluer la qualité de ses services suivant 27 critères. Cette évaluation donne lieu à un plan d'action qui identifie les actions à prendre et leur priorité.

Les résultats obtenus par le Transporteur ont été de 7,0 sur 10 en 2003 et de 7,5 sur 10 en 2004. La note visée pour l'année 2005 est encore plus élevée.

Pour effectuer un suivi de la satisfaction de sa clientèle du service point à point, le Transporteur a amorcé en 2004 l'évaluation annuelle de la qualité de ses services rendus à un nombre limité de clients. L'évaluation prend la forme d'un questionnaire rempli par le client. En 2004, le Transporteur a obtenu une appréciation, respectivement, de 7,7 et de 8,5 sur 10 de BEMI et OPG.

La Régie accepte ces deux indicateurs. Ce mode d'évaluation comportant toutefois, par sa nature, une part inhérente de subjectivité, sa valeur ne peut découler que de la

validité et de la constance de la méthodologie choisie. Pour permettre à la Régie d'apprécier cette constance et d'interpréter correctement les résultats de ces indicateurs, elle demande au Transporteur de soumettre à l'avenir avec ses résultats une copie du questionnaire et de sa méthodologie et, le cas échéant, une description de tout changement apporté au questionnaire ou à la méthodologie d'évaluation.

Fiabilité du service de transport

Le Transporteur maintient les indicateurs *Incidents d'exploitation*, *Indice de continuité du service de transport* (l'*IC-Transport*) et *Nombre et la durée des pannes et des interruptions planifiées*.

Le Transporteur participe depuis plusieurs années au programme du *Committee on Corporate Performance and Productivity Evaluation* (COPE) de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ), à l'instar de la plupart des entreprises de transport d'électricité d'importance au Canada. À la demande de la Régie pour un tel balisage de ses indicateurs de performance, le Transporteur répond qu'à sa connaissance, seule l'étude COPE de l'ACÉ contient des indicateurs de performance fiables et représentatifs des entreprises d'électricité comparables sur le plan des normes techniques et des principes comptables.

Le Transporteur propose d'ajouter deux indicateurs pour baliser sa performance quant à la fiabilité du service de transport. Il s'agit de l'indicateur *System Average Interruption Duration Index* (SAIDI) et de l'indicateur *Sustained Average Interruptions Frequency Index* (SAIFI). Le SAIDI mesure la continuité du service en minutes d'interruption par point de livraison par année. Le SAIFI mesure la fréquence moyenne des interruptions par point de livraison. Ce dernier s'exprime en nombre d'interruptions de plus d'une minute par point de livraison par année.

La Régie accepte les indicateurs SAIDI et SAIFI. Pour le calcul de ces indicateurs, le Transporteur présentera, en plus des résultats de l'étude COPE, ses résultats en comparaison des résultats globaux des autres entreprises en excluant les données qui lui sont propres. Cet ajustement permettra d'exclure les résultats du Transporteur de la moyenne. Il apparaît nécessaire en raison du poids relatif important du Transporteur dans le calcul de la moyenne.

Quant au SAIDI, le résultat moyen du Transporteur est de 70,6 minutes et oscille entre 46,0 et 102,9 minutes. La cible optimale pour cet indicateur est difficile à déterminer de manière définitive sans connaître les besoins des clients et le lien entre les coûts de la qualité de service et les bénéfices pour les clients. Avec l'apport des clients, il sera opportun d'évaluer

l'impact d'une augmentation de la durée des interruptions en échange d'économies sur le coût de service.

Pour ce qui est de la présentation des résultats de l'indicateur *SAIDI*, la Régie note l'explication du Transporteur sur l'ajustement des résultats de 2003 et l'accepte. Les événements concernés ne visent pas le service de transport d'électricité à ses clients. Il n'est donc pas opportun d'en tenir compte. La nature de ces événements démontre, par contre, la nécessité d'obtenir les données brutes et les explications requises relatives à l'ajustement apporté par le Transporteur.

Quant au *SAIFI*, le résultat moyen du Transporteur est de 0,70 interruptions et varie entre 0,62 et 0,83 interruptions.

Concernant les trois indicateurs de fiabilité du service, le Transporteur propose de ne maintenir que l'*IC-Transport* puisque les événements rapportés par les indicateurs *Incidents d'exploitation* et *Nombre et durée des pannes et des interruptions planifiées* sont pris en compte dans le calcul de l'*IC-Transport*.

Pour les raisons exprimées plus haut, la Régie tient à préserver la continuité des indicateurs de performance. Elle maintient les indicateurs actuels, dont les *Incidents d'exploitation G1 et G2* et *Nombre et durée des pannes et des interruptions planifiées*.

La Régie maintient aussi l'*IC-Transport*, comme le demande le Transporteur. Malgré une utilité indéniable sur le plan de l'évaluation de la qualité de service, l'*IC-Transport* souffre d'une faiblesse sur le plan de la gestion puisqu'il n'est pas lié à l'évaluation du choix des investissements. La cible proposée, quant à elle, correspond au résultat obtenu le plus conservateur sur un horizon de cinq ans.

Au surplus, la Régie s'attend toujours à ce que le Transporteur développe pour sa demande d'autorisation du budget des investissements 2006 pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M\$ un indicateur lié à l'évaluation des investissements, tel que requis dans la décision D-2004-87⁷.

Pour opérationnaliser l'*IC-Transport* du point de vue des clients, la Régie y ajoute une cible de remise en service après une interruption de service. La Régie recherche un objectif de retour du service pour des délais d'environ 3 heures et 24 heures, sauf en

⁷ Dossier R-3520-2003, 29 avril 2004.

cas d'événements majeurs⁸. Elle demande au Transporteur de soumettre ces cibles en Phase 2.

Optimisation de l'exploitation du réseau de transport

Lors de la présentation de son premier dossier tarifaire, le Transporteur proposait d'utiliser les critères *CPSI*⁹ et *CPS2* du North American Electric Reliability Council (NERC) comme indicateurs de performance en matière d'optimisation de l'exploitation du réseau de transport. Le critère *CPSI* correspond à un pourcentage résultant des variations de fréquence et de l'effort de correction pour maintenir la fréquence dans les limites prescrites. Le critère *CPS2* présente, quant à lui, le pourcentage du temps où les variations de fréquence sont respectées.

Le Transporteur propose de retirer ces indicateurs à la faveur d'un nouvel indicateur les englobant, le *Taux de conformité à la réglementation NERC/NPCC*.

La Régie, pour les raisons exprimées à l'égard de la fiabilité du service de transport, exige le maintien des indicateurs *CPSI* et *CPS2*.

Le *Taux de conformité à la réglementation NERC/NPCC* mesure en pourcentage, sur une base annuelle, le nombre d'exigences auxquelles s'est conformé le Transporteur par rapport à l'ensemble des exigences prévues au programme annuel de conformité du NERC et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC). Chaque année, le NERC et le NPCC préparent un programme de conformité composé d'exigences sélectionnées à l'intérieur de l'ensemble des critères, normes, standards, guides et procédures auxquels les membres doivent se conformer en termes d'exploitation et de planification. Pour l'année 2004, il y avait 49 exigences à respecter.

L'historique du taux de conformité pour la période 1999-2003 montre que le Transporteur a réussi à maintenir une moyenne de conformité supérieure à 97 % depuis 1999. Le

⁸ À titre d'exemple, la Régie souligne l'usage d'un tel mode d'opérationnalisation par *The Office of Gas and Electricity Markets* britannique aux fins de la définition des indicateurs de performance des distributeurs d'électricité. Voir le document *Open letter on Ofgem's proposals to implement revised standards of performance arrangements for electricity distributors* du 22 octobre 2004, notamment à la troisième page de l'annexe, au tableau 3, disponible à l'adresse suivante : http://www.ofgem.gov.uk/temp/ofgem/cache/cmsattach/9053_24504a.pdf. Voir aussi le *Report on Distribution and Transmission Performance 2000/2001* de janvier 2002, à la page 7 sous la rubrique *Restoration of Supply*, disponible à l'adresse suivante : http://www.ofgem.gov.uk/temp/ofgem/cache/cmsattach/1659_01datsjan.pdf.

⁹ Control Performance Standard.

Transporteur vise un taux de conformité le plus près possible de 100 % pour l'ensemble des exigences du programme annuel de conformité.

La FCEI s'oppose à la mise en place de cet indicateur puisque sa méthodologie n'est pas encore arrêtée, le *Compliance Monitoring and Assessment Subcommittee* du NPCC mettant présentement en place une méthodologie uniforme de calcul pour ce nouvel indicateur pour l'ensemble de ses zones de réglage.

Malgré cette contestation, la Régie approuve l'indicateur *Taux de conformité à la réglementation NERC/NPCC soumis par le Transporteur*. Le motif d'opposition de la FCEI ne dessert pas l'intérêt des clients. Il est préférable de mettre l'indicateur en place, quitte à le raffiner lorsque la méthodologie du NPCC sera arrêtée.

Responsabilité sociale

Le Transporteur propose le maintien de son indicateur sur la fréquence des accidents de travail et d'y ajouter le nouvel indicateur *Nombre de décès par million de population desservie*.

La Régie accepte les deux indicateurs de performance concernant la responsabilité sociale.

Quant à la *Fréquence des accidents de travail avec assistance médicale et perte de temps par 200 000 heures travaillées*, la cible proposée correspond à la moyenne des accidents survenus sur une période de cinq années. Elle ne reflète pas les investissements du Transporteur en prévention des deux dernières années, où celui-ci a vu ses résultats passer à 3,55 accidents en 2002 et à 3,45 accidents en 2003, et dont la Régie croit nécessaire et opportun de tenir compte afin de préserver les acquis de tels investissements en prévention.

L'indicateur *Nombre de décès par million de population desservie* est basé sur le nombre de décès à la suite d'un événement accidentel impliquant l'électricité. La population y est considérée dans son ensemble et les événements peuvent survenir dans des installations de l'entreprise ou ailleurs. La cible que s'est fixée le Transporteur demeure l'absence de décès et la Régie l'accepte.

Évolution des charges d'exploitation

Ce thème représente le plus grand défi en regard des indicateurs de performance.

À ce sujet, le Transporteur propose l'adoption de l'indicateur *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV (kilovolts) équivalent* de l'ACÉ.

Cet indicateur présente les coûts directs d'exploitation de maintenance et d'administration (Coûts directs d'exploitation) en rapport avec une mesure de réseau standardisée, le kilomètre de circuit d'une capacité de 230 kV.

Cet indicateur révèle un taux de croissance des coûts du Transporteur par kilomètre de circuit équivalent 230 kV de l'ordre de 4,25 % par année de 2001 à 2005.

La conversion en kilomètres de circuit 230 kV équivalent du réseau du Transporteur est effectuée en utilisant les règles de conversion déterminées de l'ACÉ, basées sur l'impédance des circuits normalisée en fonction de l'inverse du carré du rapport des tensions.

Les limites de cet indicateur découlent du facteur de conversion, utile en matière de conception de réseau, mais non approprié pour l'appréciation des charges d'exploitation dont l'évaluation n'est pas en lien avec l'impédance des circuits. La Régie reste donc toujours à la recherche d'un indicateur plus probant basé sur un facteur de conversion plus représentatif des efforts qui doivent être consentis en maintenance et en exploitation.

À ceci, la FCEI ajoute un indicateur de l'évolution du coût de service total, excluant taxes, par mégawatt (MW) de capacité et un indicateur présentant le coût en capital par kilomètre de circuit 230 kV équivalent.

La Régie accepte la proposition du Transporteur concernant l'indicateur *Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV équivalent*. Cependant, elle demande au Transporteur d'ajouter aux données de l'étude COPE les résultats globaux des autres entreprises en excluant ses propres données. Elle demande également au Transporteur de revoir le facteur de conversion au profit d'un facteur ou d'un indicateur lié aux coûts. Il apparaît à la Régie qu'une comparaison des coûts par niveau de tension pourrait pallier la faiblesse du facteur de conversion actuel.

La Régie doit assurer un suivi des charges nettes d'exploitation du Transporteur. Elle lui demande d'ajouter, à ce sujet, des indicateurs sur leur évolution en fonction de l'énergie et de la puissance offertes. Au surplus, la Régie estime qu'il faut ajouter d'autres indicateurs afin de pouvoir cerner l'évolution des investissements et des frais d'exploitation du Transporteur. La Régie demande au Transporteur de lui fournir les indicateurs suivants :

- *Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée (\$/MWh¹⁰);*
- *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport (\$/kW¹¹);*
- *Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée (\$/MWh);*
- *Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport (\$/kW);*
- *Coût de service total, excluant taxes, en fonction de l'énergie transitée (\$/MWh);*
- *Coût de service total, excluant taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport (\$/kW).*

Les indicateurs retenus pour la Régie mesurent tant les investissements que les coûts d'opération du réseau. Ils renseignent les usagers du Transporteur non seulement sur l'utilisation du réseau à la pointe, dont le Transporteur se soucie déjà, mais aussi sur son utilisation optimale tout au long de l'année. La Régie est particulièrement intéressée par l'évolution des indicateurs en fonction de l'énergie transitée. De tels indicateurs mesurant le ratio de l'énergie transitée par intrants en immobilisations et en dépenses d'opération permettent de suivre l'efficacité des opérations du Transporteur.

Indicateurs environnementaux

Le RNCREQ recommande l'ajout de cinq indicateurs environnementaux :

- *Traitement des sols et des incidents environnementaux;*
- *Maîtrise de la végétation;*
- *Récupération des huiles usées;*
- *Intégration au paysage et au territoire;*
- *Champs magnétiques et électriques.*

Trois de ces indicateurs méritent d'être adoptés malgré l'absence, dans la proposition, de caractéristiques précises, de méthode de mesure et de cible quantifiée.

La Régie, à la lecture du *Rapport sur le développement durable d'Hydro-Québec 2003*, comprend que l'entreprise maintient, en substance, trois des indicateurs proposés par le RNCREQ¹². **Elle demande donc au Transporteur de présenter, pour ses activités, le résultat des indicateurs suivants :**

¹⁰ Dollars par mégawattheure.

¹¹ Dollars par kilowatt.

¹² Pièce HQT-3, document 6, page 47.

- *Déversements accidentels;*
- *Superficies traitées à l'aide de phytocide dans les emprises de lignes de transport;*
- *Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes.*

La Régie rejette toutefois les indicateurs *Intégration au paysage et au territoire* et *Champs magnétiques et électriques* au motif que le premier fait déjà l'objet d'étude par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre de l'examen des projets qui lui sont soumis et que le second n'est pas suffisamment étayé scientifiquement pour en définir les caractéristiques fiables ou en juger de l'opportunité.

TABLEAU 2 – INDICATEURS DE PERFORMANCE RETENUS PAR LA RÉGIE

Satisfaction de la clientèle

- Partenariat qualité avec le Distributeur
- Partenariat qualité avec les clients point à point

Fiabilité du service

- Nombre de pannes et interruptions planifiées
- Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées
- Indicateurs de gravités G1 et G2
- IC-Transport
- Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)
- Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)

Optimisation de l'exploitation

- CPS1
- CPS2
- Taux de conformité NERC / NPCC

Responsabilité sociale

- Fréquence des accidents de travail
- Décès par million de population desservie

Évolution des charges d'exploitation

- Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV (kilovolts) équivalent
- Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée
- Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport

Évolution du coût des immobilisations

- Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée
- Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport

Évolution du coût de service

- Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée
- Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport

Indicateurs environnementaux

- Déversements accidentels
- Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport
- Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes

4.3 BALISAGE

En ce qui concerne le balisage, il est important de situer la performance du Transporteur par rapport à ses pairs de l'industrie.

Les données produites, dans le présent dossier, introduisent un premier cadre de référence avec l'industrie électrique canadienne. **La Régie demande au Transporteur de poursuivre sa participation au programme COPE de l'ACÉ et d'élargir son balisage, au fil du temps, avec des données provenant d'autres organismes. En particulier, la Régie demande au Transporteur d'étudier les possibilités offertes par le Conseil international des grands réseaux électriques (CIGRÉ), dont le Transporteur est membre, et de lui faire rapport, lors du dépôt de son rapport annuel, des résultats obtenus.**

La Régie attire aussi l'attention du Transporteur sur l'initiative de balisage des activités de transport d'électricité de N.B. Power de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick. Elle y note l'usage non seulement de l'étude COPE mais aussi des données de balisage de EUCG, Inc. (anciennement connu comme le *Electric Utility Cost Group* établi en 1973). Elle encourage le Transporteur à considérer les résultats de diverses sources dans son analyse afin de bonifier l'intervalle de confiance auquel mène un tel exercice de balisage.

Un état d'avancement des travaux et résultats du balisage entrepris par le Transporteur devra être déposé dans le cadre de son rapport annuel en vertu de l'article 75 de la Loi.

Concernant les services de télécommunications spécialisées, la Régie prend acte de l'exercice de balisage entrepris par le Transporteur et dont le rapport final était prévu à l'automne 2004. La Régie demande au Transporteur de déposer, en lieu et place de l'indicateur de performance proposé, ce rapport dans le cadre de son rapport annuel 2004.

5. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

Le Transporteur demande d'approuver des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport pour l'année témoin projetée 2005 au montant de 1 375,3 M\$. Comparées aux

dépenses approuvées pour l'année témoin 2001 de 1 205,5 M\$, l'augmentation demandée est de 169,8 M\$ et, comparées aux dépenses réelles, elle est de 166,9 M\$.

**TABLEAU 3 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES
À LA PRESTATION DU SERVICE 2001-2005**

(M\$)	2001	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 réel	
	(D-2002-95)	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Dépenses nécessaires à la prestation du service								
Charges nettes d'exploitation								
<i>Charges brutes directes</i>		349,2	355,3	401,5	420,0	429,3	80,1	22,9%
<i>Charges de service partagés</i>		334,5	330,3	342,8	356,5	338,5	4,0	1,2%
<i>Coûts capitalisés</i>		(63,8)	(68,5)	(83,8)	(79,2)	(79,2)	(15,4)	24,1%
<i>Facturation interne émise</i>		(45,7)	(47,9)	(57,0)	(50,8)	(40,5)	5,2	-11,4%
	-	574,2	569,2	603,5	646,5	648,1	73,9	12,9%
Autres charges								
<i>Achats services de transport</i>		7,1	13,3	13,4	21,4	20,7	13,6	191,5%
<i>Achats d'électricité</i>					7,5	7,5	7,5	
<i>Amortissement, déclassement</i>		437,9	469,0	484,4	512,7	498,0	60,1	13,7%
<i>Taxes</i>		174,2	172,5	178,2	187,3	179,0	4,8	2,8%
		619,2	654,8	676,0	728,9	705,2	86,0	13,9%
Frais corporatifs		29,3	26,7	25,8	30,3	30,8	1,5	5,1%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental		(11,1)	(10,9)	(10,9)	(7,8)	(7,2)	3,9	-35,1%
Facturation externe		(3,2)	(2,4)	(2,6)	(1,7)	(1,6)	1,6	-50,0%
TOTAL	1 205,5	1 208,4	1 237,4	1 291,8	1 396,2	1 375,3	166,9	13,8%

Source : pièce HQT-6, document 3, page 3

Pour les motifs qui suivent, la Régie accorde un montant total de 1 368,1 M\$ au titre des dépenses nécessaires à la prestation de service du Transporteur pour l'année témoin projetée 2005.

5.1 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Le Transporteur présente sa demande en fonction d'un objectif de maintien de ses charges nettes d'exploitation au niveau budgété de 2003 de 606,9 M\$ ajusté pour tenir compte de l'évolution du coût des avantages sociaux et de paramètres qu'il dit hors de son contrôle.

**TABLEAU 4 - VARIATIONS APPORTÉES
À L'OBJECTIF DE MAINTIEN DES CHARGES**

(M\$)

Charges nettes d'exploitation budgétées en 2003	606,9
Charge de retraite (variation entre le budget 2003 et le budget 2005)	34,0
Transfert d'activités ayant un impact sur les frais corporatifs	2,3
Écart entre la réalisation de l'activité facturée en services partagés	2,5
Augmentation des redevances à la Régie de l'énergie	1,2
Écart entre l'orientation de gel global de la division par rapport aux activités du Transporteur	<u>1,2</u>
Charges nettes d'exploitation année témoin 2005	<u><u>648,1</u></u>

Source : pièce HQT-10, document 1, page 73

La Régie doit déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assurer le coût de la prestation du service de transport. Bien que son analyse des dépenses peut être détaillée, son approbation peut porter sur le résultat dans son ensemble.

Dans le cadre de l'article 49 (2) de la Loi, la Régie possède la latitude suffisante pour déterminer la base sur laquelle elle apprécie ces montants globaux des dépenses nécessaires puisqu'il n'existe pas une seule méthode pour les déterminer.

Dans ce cadre, la Régie considère qu'il est approprié, pour le Transporteur, de se fixer un objectif de maintien de ses charges nettes d'exploitation. Elle accepte, sur cette base, l'ajout de 34 M\$ pour tenir compte de l'évolution des charges de retraite. En raison du surplus enregistré au régime de retraite lors de la présentation de son précédent dossier tarifaire, la demande du Transporteur ne contenait pas de provision pour cette charge pour l'année témoin 2001. Il s'agit d'une activité nécessaire à la prestation du service du Transporteur et la Régie accepte son ajout.

Toutefois, il lui apparaît que les autres ajustements ne justifient pas la modification de l'objectif de maintien de ses charges. Toute détermination des charges nettes d'exploitation sur la base d'une année témoin projetée implique certaines variations. La Régie croit que les variations proposées ne justifient pas une modification du revenu requis du Transporteur

puisqu'elles n'affectent pas de manière significative ses activités ou son revenu requis. **En conséquence, elle reconnaît des charges nettes d'exploitation au montant de 640,9 M\$ pour l'année témoin projetée 2005.**

5.2 CHARGES BRUTES DIRECTES

Les charges brutes directes projetées s'élèvent à 429,3 M\$.

TABLEAU 5 – ÉVOLUTION DES CHARGES BRUTES DIRECTES 2001-2005

(M\$)	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 réel	
	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Masse salariale	246,2	254,1	272,5	299,4	306,0	59,8	24,3%
Autres charges directes	108,6	104,1	132,6	122,3	125,4	16,8	15,5%
Récupération des coûts	(5,6)	(2,9)	(3,6)	(1,7)	(2,1)	3,5	-62,5%
TOTAL	349,2	355,3	401,5	420,0	429,3	80,1	22,9%

Source : pièce HQT-6, document 3, page 3

Les charges liées à la main-d'oeuvre s'élèvent à 306 M\$ et représentent en moyenne 70 % des charges brutes directes du Transporteur.

De 2001 à 2005, la masse salariale du Transporteur a progressé à un rythme annuel moyen de 5,7 % et se situe dans la partie supérieure de son marché de référence. Cette croissance découle principalement des conventions collectives de travail, de la croissance de l'effectif annuel moyen ainsi que de l'augmentation du coût des avantages sociaux. La croissance du coût des avantages sociaux s'explique en bonne partie par l'augmentation de la charge de retraite dont certains aspects sont examinés plus loin.

TABLEAU 6 – ÉVOLUTION DE LA MASSE SALARIALE 2001-2005

(M\$)	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 réel	
	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Salaire de base	192,1	200,8	208,3	216,6	221,0	28,9	15,0%
Temps supplémentaire	23,6	23,2	26,5	21,0	19,6	(4,0)	-16,9%
Primes et revenus divers	14,7	18,1	18,4	20,2	20,6	5,9	40,1%
<i>Bonis et régime d'intéressement corporatif - volet gestion de la performance</i>	1,7	2,2	2,7	2,8	2,8	1,1	64,7%
<i>Bonis et régime d'intéressement corporatif - volet régime d'intéressement</i>	3,7	4,7	5,4	7,0	7,2	3,5	94,6%
<i>Autres</i>	9,3	11,2	10,3	10,4	10,6	1,3	14,0%
Avantages postérieurs à la retraite et à l'emploi	11,8	10,4	9,8	9,7	9,4	-2,4	-20,3%
Avantages sociaux	4,0	1,6	9,5	31,9	41,3	37,3	932,5%
<i>Charge de retraite</i>	-21,1	-25,7	-19,2	0,0	8,6	29,7	
<i>Autres</i>	25,1	27,3	28,7	31,9	32,7	7,6	30,3%
Optimisation					-5,9	-5,9	
Total	246,2	254,1	272,5	299,4	306,0	59,8	24,3%

Source : pièce HQT-7, document 2, page 6 et pièce HQT-10, document 1, page 83.

5.3 RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION VARIABLE

La politique de rémunération d'Hydro-Québec prévoit une portion de rémunération variable. Deux régimes de rémunération variable s'appliquent aux employés du Transporteur : le Régime de gestion de la performance des cadres et le Régime d'intéressement des employés syndiqués.

Le Régime de gestion de la performance comporte deux volets : un volet corporatif et un volet individuel.

Le boni du volet corporatif est conditionnel à l'atteinte d'un déclencheur financier unique à l'ensemble d'Hydro-Québec, un niveau de bénéfice net approuvé par le Conseil

d'administration d'Hydro-Québec. S'il est atteint, il y a versement d'un boni aux cadres dont le montant dépend du degré d'atteinte des résultats du Transporteur.

Le Transporteur a trois catégories d'objectifs à atteindre :

- ceux liés à la clientèle (satisfaction de la clientèle et continuité du service);
- ceux liés aux employés (mobilisation et santé et sécurité au travail);
- ceux liés à l'actionnaire (contrôle des charges d'exploitation et bénéfice de la division).

Le boni du volet individuel ne dépend que du degré d'atteinte des objectifs individuels de l'employé. Il n'est pas soumis au déclencheur financier de l'entreprise.

Quant au Régime d'intéressement, il est comparable au volet corporatif du Régime de gestion de la performance. Il dépend de l'atteinte du même déclencheur financier. Toutefois, le boni dépend du résultat du président directeur général d'Hydro-Québec, résultat qui correspond à une moyenne pondérée des résultats des divisions de l'entreprise.

Dans sa décision D-2002-95¹³, la Régie manifestait la réserve suivante à l'égard des régimes de rémunération variable du Transporteur :

« [...] La Régie manifeste la préoccupation suivante quant à la séparation fonctionnelle. La rémunération des gestionnaires du transporteur serait liée à la performance d'Hydro-Québec intégré, ce qui, pour la Régie, peut ne pas respecter le principe de traitement non discriminatoire puisque le transporteur a un incitatif financier qui peut le conduire à favoriser les transactions d'Hydro-Québec Production en fonction de la contribution de ce dernier à la rentabilité globale d'Hydro-Québec.

La Régie s'attend donc à ce que le transporteur fasse des modifications à la politique de rémunération afin d'assurer une séparation fonctionnelle plus complète. »

La Régie favorise la mise en place de tels régimes encourageant l'efficacité des employés et de l'entreprise. Toutefois, leur application au Transporteur, une entreprise réglementée, suscite certains commentaires.

L'incitatif doit avoir un lien direct avec le coût et la qualité de la prestation de l'activité réglementée du Transporteur pour justifier pleinement son inclusion dans son coût de

¹³ Dossier R-3401-98, 30 avril 2002, pages 26 et 27.

service. Dans leur état actuel, il est difficile d'établir un lien de causalité entre les régimes de rémunération variable et le coût et la qualité de la prestation du service réglementé du Transporteur.

Au surplus, les régimes de rémunération variable, tels que présentement conçus, établissent un lien direct entre la rémunération des employés du Transporteur et les résultats de ses affiliés. Cet incitatif à favoriser le rendement d'Hydro-Québec dans son ensemble, ou d'une division affiliée, diminue les incitatifs de gestion propres au Transporteur et est inapproprié.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie demandait au Transporteur de modifier sa politique de rémunération afin d'éviter que la rémunération variable de ses gestionnaires soit liée à la performance d'Hydro-Québec dans son ensemble. Le Transporteur s'est conformé en partie à cette demande en modelant ses régimes de rémunération variable autour d'objectifs divisionnaires tout en maintenant le déclencheur financier corporatif pour l'attribution des bonis.

La Régie ne désire pas dicter au Transporteur les modalités de ses régimes. Les paramètres qu'elle établit visent à le guider vers une inclusion de leur coût aux fins de la détermination de son revenu requis. Dans la mesure où les régimes de rémunération variable du Transporteur sont cohérents avec le régime de réglementation établi par la Régie et qu'ils servent les intérêts des clients, il apparaît à la Régie que leur coût fera partie du revenu requis récupéré de ces clients à même les tarifs.

La Régie reconnaît par ailleurs qu'Hydro-Québec s'est engagée par des conventions collectives à verser certains bonis. Elle reconnaît aussi que les contrats d'emploi avec ses cadres doivent être respectés. **La Régie accepte donc, dans le présent dossier, et à titre provisoire et exceptionnel, les bonis des régimes de rémunération variable au titre de charge nécessaire à la prestation de service du Transporteur.**

Les commentaires de la Régie visent tous les régimes du Transporteur, tant ceux des gestionnaires que ceux des employés syndiqués. La Régie poursuit l'objectif d'harmoniser tous ces régimes avec les incitatifs de performance élaborés dans la présente décision. Elle est toutefois consciente que le rythme de cette harmonisation variera en fonction des échéances des contrats de travail du Transporteur et de ses employés, notamment ceux régis par des conventions collectives dont l'échéance peut être aussi lointaine que 2009. Elle s'attend du Transporteur à ce qu'il travaille à cette harmonisation au rythme des échéances contractuelles qui le lient et qu'il en fasse rapport à la Régie lors de ses prochains dossiers tarifaires. Pour le prochain dossier, le Transporteur intégrera notamment les incitatifs de

gestion retenus par la Régie au Régime de gestion de la performance visant les employés soumis à des contrats individuels de travail, notamment ses cadres et professionnels.

Quant aux objectifs, le Transporteur devra voir à intégrer les incitatifs de gestion, créés par les indicateurs de performance, à la définition et à la pondération de ses objectifs divisionnaires. Ces objectifs doivent donner aux gestionnaires un incitatif tangible à la réduction du coût de service dans le cadre d'un niveau de qualité acceptable aux clients afin d'inciter le Transporteur à la création de valeur au profit de la clientèle.

5.4 COÛT CONSTATÉ AU TITRE DE PRESTATIONS CONSTITUÉES DU RÉGIME DE RETRAITE

Le régime de retraite d'Hydro-Québec est un régime contributif à prestations déterminées, de type fin de carrière. Ce régime est enregistré auprès de la Régie des rentes du Québec.

Le coût constaté au titre de prestations constituées du régime de retraite d'Hydro-Québec est établi conformément à la norme comptable 3 461 de l'ICCA. Il est appuyé par l'évaluation actuarielle périodique réalisée par les actuaires conseils d'Hydro-Québec, dont les hypothèses font l'objet d'une vérification par ses vérificateurs externes.

Les coûts découlant du régime de retraite apparaissent aux états financiers d'Hydro-Québec par le coût constaté au titre des prestations constituées (coût constaté) et par l'actif au titre des prestations constituées (ATPC). Une proportion de 80 % du coût constaté est portée aux résultats, alors qu'une proportion de 20 % est portée aux immobilisations.

Coût constaté

Le Transporteur estime que le coût constaté du régime de retraite pour 2005 est de 63 M\$, dont 9 M\$ lui sont attribuables.

TABLEAU 7 – ÉVOLUTION DU COÛT CONSTATÉ 2003-2005

(M\$)	2003	2004	2005
COÛT (CRÉDIT) CONSTATÉ	<i>(réel)</i>	<i>(estimé)</i>	<i>(estimé)</i>
Hydro-Québec	(91,0)	-	63,0
Part du Transporteur	(19,0)	-	9,0

Source : pièce HQT-7, document 2.1, page 5

Avant 2003, le coût constaté est négatif en raison du surplus de 2 129 M\$ du régime de retraite au 1^{er} janvier 1999. Depuis, la baisse des taux d'intérêt et les pertes des années 2001 et 2002 créent une pression à la hausse sur le coût constaté. En raison des mécanismes comptables de lissage, cet effet haussier sera réparti sur plusieurs années à venir.

L'estimation du coût constaté après 2004 demeure un exercice difficile à effectuer, puisqu'il est conditionné par l'évolution des marchés financiers et des taux d'intérêt. De fait, la mise à jour de l'évaluation annuelle du coût constaté au cours de la seule année 2005 fait passer celle-ci de 63 M\$ à 120 M\$. Le coût constaté pourrait atteindre 200 M\$ par année au cours des prochaines années.

ATPC

L'ATPC représente la différence cumulée entre les cotisations versées au régime de retraite et le coût constaté. La partie attribuable au Transporteur de l'ATPC est comprise dans la base de tarification et elle s'élève à 136 M\$ pour l'année 2005.

**TABLEAU 8 – ÉVOLUTION DE L'ACTIF AU TITRE
DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (ATPC) 2003-2005**

(M\$)	2003	2004	2005
ATPC	(réel)	(estimé)	(estimé)
Hydro-Québec (1)	844,0	869,0	857,0
Part du Transporteur (2)	127,0	135,0	136,0

(1) Solde au 31 décembre

(2) Moyenne des 13 soldes de la base de tarification

Source : pièce HQT-7, document 2.1, page 6

La Régie reconnaît l'inclusion de la partie attribuable au Transporteur du coût constaté au calcul de son revenu requis. Elle reconnaît aussi la partie de l'ATPC attribuable au Transporteur aux fins de la détermination de sa base de tarification.

5.5 FRAIS CORPORATIFS

Pour la présente demande, Hydro-Québec a utilisé la méthode d'allocation au Transporteur des frais corporatifs en fonction des charges primaires à l'exploitation et des immobilisations nettes dans des proportions égales. Cette méthode a été approuvée par la Régie, pour le Distributeur, dans sa décision D-2004-47¹⁴.

Dans une première étape, les frais corporatifs sont répartis entre les trois divisions d'affaires d'Hydro-Québec et ses unités de service ainsi :

TABLEAU 9 - RÉPARTITION DES FRAIS CORPORATIFS

Composante	Répartition
Frais corporatifs autres que Ressources humaines	En fonction des charges primaires à l'exploitation et les immobilisations nettes dans une proportion de 50 % - 50 %
Ressources humaines	En fonction de la masse salariale

¹⁴ Dossier R-3492-2002, 26 février 2004.

Dans une seconde étape, les frais corporatifs des unités de service¹⁵ sont répartis entre les divisions d'affaires, dont le Transporteur, en fonction de leur consommation de produits et services.

La Régie reconnaît l'application au Transporteur de la méthode de détermination des frais corporatifs reconnue dans sa décision D-2004-47¹⁶ aux fins de la détermination de son revenu requis. Elle reconnaît également le montant de 30,8 M\$ présenté par le Transporteur à titre de frais corporatifs.

5.6 AUTRES CHARGES

Les autres charges s'élèvent à 705,2 M\$. Elles comprennent les achats de service de transport, les achats d'électricité, l'amortissement et le déclassement ainsi que les taxes.

TABLEAU 10 – ÉVOLUTION DES AUTRES CHARGES 2001-2005

(M\$)	2001	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 réel	
	(D-2002-95)	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Achats de service de transport	5,5	7,1	13,3	13,4	21,4	20,7	13,6	191,5%
Achats d'électricité					7,5	7,5	7,5	
Amortissement et déclassement	447,8	437,9	469,0	484,4	512,7	498,0	60,1	13,7%
Taxes	184,1	174,2	172,5	178,2	187,3	179,0	4,8	2,8%
TOTAL	637,4	619,2	654,8	676,0	728,9	705,2	86,0	13,9%

Source : pièce HQT-6, document 3, page 3 et dossier R-3401-98, pièce HQT-5, document 3R, page 2

Les achats de service de transport sont évalués à 20,7 M\$ pour l'année témoin projetée 2005 en raison, essentiellement, de la hausse du coût du service de transport acquis d'Alcan et de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT).

¹⁵ Hydro-Québec Équipement, Centre de services partagés, Institut de recherche d'Hydro-Québec, Télécommunications, etc.

¹⁶ Dossier R-3492-2002, 26 février 2004.

Alcan

En 1991, en vertu d'une entente réseau voisin, Alcan convenait de la prise en charge de l'alimentation des clients d'Hydro-Québec rattachés à son réseau dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en contrepartie de l'alimentation par Hydro-Québec des charges des usines d'Alcan situées à Shawinigan et à Beauharnois. Cette entente est venue à terme en 2001. Depuis, la valeur des achats de service de transport acquis auprès d'Alcan est passée de 2,1 M\$ à 12,3 M\$ par année.

Le Transporteur peut réserver une capacité de transport ou louer des équipements de transport sur un réseau tiers et, conformément à l'article 49 (2) de la Loi, en intégrer le coût à son coût de service si cela constitue une solution économiquement et techniquement acceptable.

La preuve démontre que l'achat de service de transport auprès d'Alcan est présentement la seule solution disponible pour l'alimentation des clients du Distributeur de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

La Régie prend acte que le contrat avec Alcan se termine le 31 décembre 2006 et que le Transporteur disposera, dès le printemps 2006, d'études plus précises sur les solutions mises à sa disposition pour l'alimentation future de ces clients.

En conséquence, la Régie accepte d'inclure le montant de 12,3 M\$ au revenu requis du Transporteur. La Régie ordonne au Transporteur de lui soumettre une étude présentant la solution retenue et les alternatives pour alimenter les charges de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Elle ordonne au Transporteur de déposer cette étude à la Régie dans le cadre de son rapport annuel 2005 en vertu de l'article 75 de la Loi.

CRT

Toujours en vertu de l'article 49 (2) de la Loi, le Transporteur demande d'inclure un montant de 6,8 M\$ à son revenu requis pour l'année 2005 pour l'achat de services de transport auprès de sa filiale CRT.

Le réseau de CRT est constitué d'une ligne de transport internationale biterne à 120 kV d'environ 72 kilomètre de longueur, telle que décrite et approuvée par la décision de l'Office national de l'énergie EH-1-2002 et le certificat EC-III-24. Cette ligne relie la centrale Les Cèdres jusqu'à un point d'interconnexion à la frontière des États-Unis situé à l'ouest de la ville de Cornwall en Ontario. Le réseau de transport de CRT est synchronisé aux réseaux

ontarien et américain, mais n'est pas relié de façon synchrone au réseau du Transporteur. Il est ouvert au transit de gros.

De la capacité de 600 MW de la ligne, la capacité commercialisable est de 325 MW et correspond à la charge de la ville de Cornwall et à la capacité de réception au point d'interconnexion avec le réseau de *Niagara Mohawk Power Corporation*, aux États-Unis.

Le coût de la ligne rénovée mise en service en 2004 est d'environ 40 M\$. Le tarif nécessaire à la récupération de son revenu requis de 6,7 M\$, qui n'est pas réglementé, a été fixé par la filiale du Transporteur à 20,37 \$/kW-an. Ce tarif a été établi selon la valeur nette des actifs et le coût complet du service, incluant un rendement juste et raisonnable, pour une capacité annuelle réservée de 325 MW. Le taux de rendement prévu de CRT pour 2005 est de 8,37 %. Le contrat de transport entre CRT et le Transporteur est conforme à la politique de prix de cession au coût complet adoptée par la Régie et les services offerts au Transporteur sont rendus conformément au tarif CRT-OATT (*Open Access Transmission Tariff*).

Le différend, du point de vue des intervenants, porte sur la réservation par le Transporteur de la totalité de la capacité de transport de 325 MW disponible sur le réseau de CRT alors que cette réservation lui permet d'offrir, à tarif unique, un service intégré de transport d'électricité à destination de chacun des points de livraison du réseau de CRT.

Puisque le Transporteur offre à ses clients la totalité de la capacité du réseau de CRT, il reçoit l'ensemble de ses revenus de transport de point à point. Ainsi, en 2004, le Transporteur a versé 6,7 M\$ pour le service de transport sur le réseau de CRT et il a perçu des revenus de 8,2 M\$. L'écart favorable de 1,5 M\$ réduit son coût du service et, conséquemment, les tarifs de l'ensemble des clients de son réseau.

L'approche intégrée du Transporteur permet de favoriser les transactions inter-réseaux et d'accroître la flexibilité des livraisons par le biais du réseau de CRT. Au surplus, la mise en service d'un transformateur à fréquence variable au poste Langlois près de Valleyfield permettra à court terme l'utilisation du chemin CRT en mode importation pour le bénéfice de ses clients québécois.

Pour ces raisons, le Transporteur est justifié de réserver la totalité de la capacité du réseau CRT et d'offrir à ses clients la capacité du chemin HQT-CRT sur une base intégrée. Les revenus que le Transporteur retire des réservations sur ce chemin sont plus élevés que le coût de sa réservation. Cet arrangement profite aux clients du Transporteur à raison de 1,5 M\$ par année et contribue à la réduction de ses tarifs. La Régie accepte la proposition du Transporteur d'intégrer à la détermination de son

revenu requis le coût afférent au contrat de services de transport conclu avec CRT, conformément à l'article 49 (2) de la Loi.

En conséquence, il est inutile de se pencher sur la détermination du coût de service de CRT. De l'avis de la Régie, cette question reste ouverte, tout comme celle du traitement de cette dépense dans l'hypothèse où la réservation de l'ensemble de la capacité du réseau de CRT ferait assumer des coûts supérieurs à ses revenus par la clientèle du Transporteur.

Par ailleurs, la Régie constate que le taux de rendement utilisé pour la détermination du coût complet du service de CRT est légèrement supérieur à celui autorisé dans la présente décision. **Conformément à l'article 5.1 du Code de conduite¹⁷, la Régie demande au Transporteur d'ajuster le montant correspondant à l'achat de services de transport auprès de son affiliée CRT en fonction d'un taux de rendement ne dépassant pas celui autorisé pour le Transporteur dans le présent dossier.**

La Régie reconnaît donc un montant de 705,2 M\$ pour les autres charges aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur.

La Régie reconnaît enfin les sommes projetées relatives aux Intérêts reliés au remboursement du prêt du gouvernement du Québec à la suite du verglas de 1998 et à la Facturation externe qui réduisent les dépenses nécessaires à la prestation du service de 8,8 M\$.

6. BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2005

La Régie dispose de la demande d'autorisation, en vertu de l'article 73 de la Loi, du budget des investissements 2005 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ (dossier R-3557-2004).

Ces projets de moins de 25 M\$ se chiffrent à 590,7 M\$. Ils s'ajoutent à des investissements déjà autorisés et aux projets de plus de 25 M\$, pour former le total prévu de 928,9 M\$ en 2005.

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

Le budget demandé se compose de quatre catégories, dont trois ne génèrent pas de revenus additionnels. Ce sont le Maintien des actifs, l'Amélioration de la qualité et le Respect des exigences. Les investissements dans la quatrième catégorie, la Croissance des besoins de la clientèle, génèrent des revenus additionnels.

TABLEAU 11 – SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS RÉGLEMENTÉS 2005

(M\$)	2005	Projets réputés prudemment acquis et utiles	Projets dont le	Projets à être autorisés selon la	
			coût individuel est supérieur ou égal à 25 M \$	présente demande	
Catégorie	Projets	En cours	Projets	En cours	Débutant 2005
Maintien des actifs	300,0	21,8	1,6	182,9	93,7
Amélioration de la qualité	119,9	9,1	36,0	59,2	15,6
Respect des exigences	32,0	-	-	23,5	8,5
Croissance des besoins	477,0	5,2	264,5	138,0	69,3
Sous-total	928,9	36,1	302,1	403,6	187,1
TOTAL	928,9	36,1	302,1	590,7	

Source : pièce HQT-1, document 1, tableau 1, page 11

La Régie, tout comme les intervenants, demeure préoccupée par la croissance importante des investissements annuels totaux du Transporteur. La Régie constate que ces investissements passent de 420,9 M\$ en 2001 à 928,9 M\$ en 2005, d'où un rythme moyen de croissance de 17 % par année pour la période.

6.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

Les investissements 2005 en Maintien des actifs, Amélioration de la qualité et Respect des exigences, dont le Transporteur demande l'approbation, atteignent 383,4 M\$, sur un budget total de 451,9 M\$, en hausse de 40,3 M\$ par rapport aux 343,1 M\$ autorisés en 2004. Ces enveloppes se rapprochent du niveau de la charge annuelle d'amortissement.

Dans sa décision D-2004-87¹⁸, la Régie, préoccupée par l'augmentation des budgets d'investissements du Transporteur et l'impossibilité alléguée de respecter son critère de

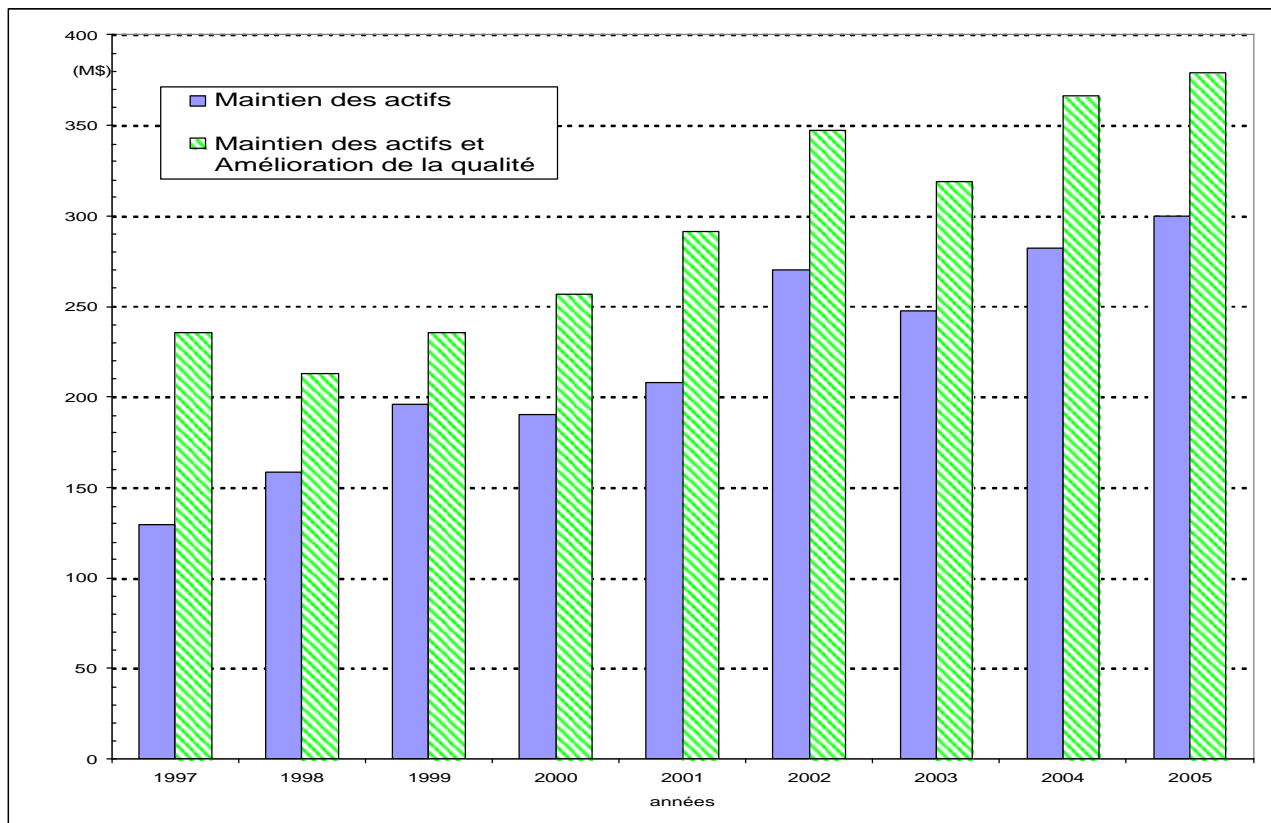
¹⁸ Dossier R-3520-2003, 29 avril 2004, page 8.

saine gestion de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs pour fixer le niveau des investissements en pérennité, formulait ainsi ses attentes :

« Malgré cette démonstration, la Régie reste préoccupée, d'une part, par la tendance haussière persistante que laisse présager la preuve du Transporteur et l'absence de contrôle des investissements qu'une telle hausse peut laisser craindre et, d'autre part, par les assises du taux de remplacement des actifs. [...]»

« La Régie demande une preuve sur le ratio optimal d'investissements en Maintien des actifs, par classes d'actifs homogènes ainsi qu'un balisage indépendant permettant de situer le Transporteur par rapport à l'industrie au chapitre des renouvellements d'actifs, lors de la présentation de la prochaine demande. »

TABLEAU 12 – ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS ET EN AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ (SANS VERGLAS) 1997-2005



Pour les fins de ce tableau, la Régie utilise les investissements totaux réalisés en Maintien des actifs et en Amélioration de la qualité de 1997 à 2003, comprenant une partie estimée en 2004 et les investissements projetés pour 2005. Ces données diffèrent des investissements approuvés par la Régie utilisés ailleurs dans le texte de la décision.

Face à ces attentes, le Transporteur présente une méthode d'évaluation de l'âge et de la durée de vie restante de ses équipements. Cet exercice réalisé, le résultat est soumis à une grille de contraintes déterminées par l'entreprise, prenant en compte la disponibilité de ses ressources, la répartition géographique des travaux à exécuter et l'impact sur la clientèle d'une éventuelle panne due au vieillissement de l'appareillage.

Le Transporteur demande, à la suite de cette analyse, l'autorisation d'investir à raison d'un ratio de pérennité de 1,47 %, en hausse par rapport au ratio de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs auquel réfère la Régie dans sa décision D-2004-87.

La Régie en est à la quatrième décision sur les budgets d'investissements annuels du Transporteur. En 2002 et 2003, la Régie a accordé au Transporteur les sommes demandées en fonction du ratio de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs comme maximum des investissements acceptable. En 2004, la Régie lui alloue un montant plus élevé, de façon provisoire, pour assurer la pérennité de ses actifs.

En 2005, le Transporteur soumet l'état de ses actifs de réseau afin de justifier le budget demandé en Maintien des actifs. Sa démonstration est fondée sur une revue de l'état de ses actifs par famille homogène. C'est aussi la base de sa présentation à l'audience. Cette démonstration a le grand avantage de démystifier le processus de détermination des budgets d'investissements et de rendre leurs résultats tangibles et compréhensibles pour tous. Il ne manque à cette analyse que le lien entre les équipements dont le Transporteur désire faire l'acquisition et leur coût. La Régie, bien qu'elle ne soit toujours pas entièrement convaincue de la justification soumise par le Transporteur, constate qu'un pas de plus a été fait vers une motivation adéquate des investissements et des besoins financiers du Transporteur¹⁹. La pièce Processus de gestion de la pérennité ne permet pas d'établir le lien entre les actifs requis pour assurer la pérennité des actifs du Transporteur et l'ensemble du budget d'investissements, même présenté par famille d'actifs²⁰.

La démonstration du Transporteur ne pouvant soutenir l'augmentation du ratio d'investissements en pérennité des actifs, la Régie ne peut accepter le budget soumis de 383,4 M\$ pour les actifs ne générant pas de revenus additionnels. La Régie, soucieuse de permettre au Transporteur de poursuivre ses investissements pour assurer la pérennité et la conformité de ses équipements, estime, sur la base de la preuve soumise dans le présent dossier, que le niveau des investissements approuvés en 2004 reste le meilleur indicateur du niveau optimal pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels.

¹⁹ Processus de gestion de la pérennité, pièce HQT-2, document 1.

²⁰ Pièce HQT-1, document 1.1, page 16.

En conséquence, la Régie autorise partiellement les investissements demandés par le Transporteur. Pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, le budget autorisé est maintenu au niveau autorisé en 2004, soit 343,1 M\$. Elle élabore aussi, dans la section 6.5 ci-après, sur la présentation des informations requises du Transporteur pour favoriser l'approbation de ses budgets d'investissements.

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

Un budget total de 477,0 M\$ est prévu pour répondre à la Croissance des besoins de la clientèle, dont 207,3 M\$ font l'objet de la présente demande d'autorisation. Il s'agit d'une augmentation de 153,6 M\$ par rapport au montant autorisé de 53,7 M\$ pour l'année 2004.

La Régie autorise des investissements au montant de 207,3 M\$ pour la Croissance des besoins de la clientèle. Elle autorise donc, au total, un budget d'investissements en 2005 pour des projets de moins de 25 M\$ de 550,4 M\$.

6.3 IMPACT SUR LES TARIFS

Les investissements déterminent à long terme la plus grande partie du coût de service du Transporteur. Comme la majorité des équipements du Transporteur ont une durée de vie très longue, une fois approuvés, l'impact d'un investissement sur le coût de service se fait sentir sur une longue période.

La Régie constate que les investissements ne générant pas de revenus additionnels, incluant les projets reliés au verglas et à la sécurisation du réseau, sont inférieurs à la charge d'amortissement, sauf en 2007 et en 2012. Hormis ces deux années, ces investissements ne créent pas une pression à la hausse sur les tarifs.

La Régie note que l'analyse de l'impact des investissements en Croissance des besoins montre que ces investissements exercent une pression à la hausse sur les tarifs durant la période de 2005 à 2009. Cette conclusion préoccupe la Régie qui s'attend à ce que les investissements du Transporteur générant des revenus additionnels soient rentables.

Pour l'ensemble des investissements projetés, l'analyse du Transporteur ne montre pas, dans les conditions actuelles, d'effet à la hausse sur les tarifs. Enfin, la Régie retient la position du Transporteur exprimée à l'audience, selon laquelle ces investissements peuvent se faire en maintenant leur neutralité tarifaire.

La Régie note enfin le désir du Transporteur de revoir la méthode de détermination de l'impact tarifaire dans le cadre de sa demande d'approbation du budget d'investissements 2006.

6.4 RÉALLOCATION ENTRE LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES

Le Transporteur demande l'autorisation de réallouer jusqu'à 10 %, soit 59 M\$, du montant total autorisé entre les catégories. Dans sa requête demandant l'autorisation du budget 2003, il appuyait sa demande sur son expérience des années antérieures.

« [...] que la réallocation des investissements prévus entre les différentes catégories n'excède généralement pas 5 % de l'enveloppe globale de ses investissements. La marge de 10 % de flexibilité demandée pour 2003, soit 25,8 M\$ pour 2003, représente bon an mal un montant presque équivalent à la valeur estimée de réallocation de 5 % de l'enveloppe globale d'investissements, qui est de 610 M\$ en 2003. »

« Comme les réallocations budgétaires s'appliquent pratiquement toujours à de nouveaux projets devant être démarrés, le Transporteur estime pertinent de conserver comme marge de réallocation la valeur de 5 % de l'enveloppe globale d'investissements, qui correspond à environ 10 % de la valeur de la présente demande. »²¹

La Régie partage le besoin de flexibilité invoqué par le Transporteur. L'autorisation en bloc des projets de moins de 25 M\$ permet déjà au Transporteur d'allouer les sommes accordées à de multiples projets dont les coûts individuels peuvent varier, à condition de ne pas dépasser le montant global de l'autorisation. À cela s'ajoute la flexibilité qui découle du mode d'approbation des projets qui se réalisent sur plus d'une année, alors que ces projets font l'objet de plusieurs autorisations et que leurs coûts peuvent être reportés d'une demande d'approbation à une autre.

La Régie constate que, par le passé, le Transporteur a justifié une flexibilité à raison de 25 M\$. L'approbation de cette flexibilité sur la base d'un pourcentage a eu pour effet de laisser croître, au cours des dernières années, celle-ci au-delà des besoins établis par le Transporteur.

²¹ Dossier R-3504-2002, pièce HQT-2, document 1, page 22.

Conséquemment, la Régie autorise le Transporteur, sur la base de la preuve soumise à ce jour, à réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories, sans toutefois que cette nouvelle allocation n'entraîne un dépassement de l'enveloppe totale autorisée.

6.5 NIVEAU D'INFORMATION

La présentation actuelle des investissements du Transporteur aux fins de leur approbation par catégorie pour les projets de moins de 25 M\$ ainsi que pour leur ajout à la base de tarification montre ses limites. Elle ne permet pas aux intervenants ni à la Régie de connaître la nature des investissements mis au service des clients, non plus qu'elle ne permet de débattre de leur utilité ou de leur coût. Il est devenu manifeste durant le présent dossier que la détermination du budget des investissements en Maintien des actifs par le Transporteur ne supporte pas l'approche soutenue par le passé d'un ratio optimal d'investissements pour assurer la pérennité de ses actifs. Il existe une dichotomie entre la méthode d'analyse, par famille d'actifs, et le résultat proposé à la Régie, soit un ratio d'investissements qui se voudrait stable dans le temps. Ces deux approches ont leur valeur, mais l'une ne peut justifier le résultat de l'autre.

Dans ce contexte, les informations additionnelles fournies par le Transporteur dans le présent dossier décrivant les règles de préparation des budgets d'investissements ainsi que les précisions apportées en audience sur la méthode mise en place pour suivre l'état du réseau rassurent la Régie et lui permettent de constater que les efforts du Transporteur vont dans le sens de ses attentes. La Régie conclut que le Transporteur ne peut soutenir avec succès, dans le présent dossier, un ratio d'investissements stable et qu'il s'en remet plutôt à une revue de l'état de ses actifs. Dans ce cas, la Régie croit que les informations soumises nécessitent d'être présentées comme dans le présent dossier par famille homogène d'actifs dont les coûts unitaires peuvent être examinés.

Dans le cadre de l'étude des investissements de moins de 25 M\$, le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*²² (le Règlement d'application) n'exige pas du Transporteur qu'il ventile le détail des investissements projetés à un niveau permettant d'identifier chaque projet au sein des catégories d'investissements. Le Règlement d'application ne définit pas non plus les catégories d'investissements et la Régie constate que son appréciation de ces investissements est fondée sur des données largement agrégées, puisque la valeur de chacune des quatre catégories présentement retenues atteint des montants bien supérieurs à 25 M\$.

²² (2001) 133 G.O. II, 6165.

La Régie estime que le fait d'avoir des données compréhensibles par tous pour établir les besoins d'investissements au sein de chacune des catégories est une condition nécessaire au contrôle des investissements et à leur inclusion éventuelle dans la base de tarification.

La nouvelle approche par famille d'actifs fera assumer un fardeau plus important au Transporteur lors de sa prochaine demande puisqu'il verra à présenter l'ensemble des investissements pour lesquels il demande un budget en 2006. Toutefois, à terme, ce mode de fonctionnement permettra d'alléger l'examen des investissements liés aux nouveaux projets débutant dans l'année visée par l'autorisation. Il permettra, de plus, d'établir un lien entre les équipements et leur justification en termes de pérennité, d'amélioration de la qualité du service et du respect des exigences imposées au Transporteur.

La Régie conclut que la demande d'autorisation du budget des investissements 2006 doit être également présentée en fonction de nouvelles catégories correspondant à des familles homogènes d'actifs, dont les actifs de soutien. Le Transporteur verra alors à compléter la liste des familles d'actifs pour y inclure les actifs autres que ceux de réseau dont, notamment, les bâtiments, le matériel roulant, les équipements informatiques, etc.

Soucieuse d'assurer le suivi des informations et de leur cohérence avec les dossiers passés, **la Régie demande au Transporteur de soumettre sa demande en fonction tant des quatre catégories actuelles que des nouvelles catégories par famille d'actifs homogènes.**

TABLEAU 13 – INVESTISSEMENTS PROJETÉS PAR CATÉGORIE

(M\$)	<i>Investissements ne générant pas de revenus additionnels</i>	<i>Investissements générant des revenus additionnels</i>	TOTAL
CATÉGORIES			
Actifs réseau par famille homogène			
Appareillage de postes			
<i>Disjoncteurs</i>			
<i>Sectionneurs</i>			
<i>Transformateurs</i>			
<i>Compensateurs</i>			
Systèmes d'automatismes			
Lignes			
Autres équipements			
<i>Autres équipements</i>			
<i>Équipements civils</i>			
Sous-total réseau			
Actifs de soutien			
TOTAL			

Au surplus, la Régie demande au Transporteur d'ajouter lors de ses prochaines demandes d'approbation de ses budgets annuels d'investissements, le montant des investissements autorisés et réalisés lors des trois années précédant la demande. La Régie, par ses demandes de renseignements, le requiert régulièrement et il est plus pratique, pour l'étude de son dossier, de soumettre l'information lors du dépôt de la preuve initiale²³.

La Régie demande aussi une estimation des investissements qui doivent être réalisés au 31 décembre, en identifiant les données réelles et les données projetées pour les mois de l'année en cours.

7. BASE DE TARIFICATION

La base de tarification projetée par le Transporteur pour 2005 est de 14 662 M\$, en hausse de 225 M\$ par rapport à celle de l'année témoin 2001 de 14 437 M\$.

²³ Dossier R-3557-2004, pièce HQT-3, document 1, page 3.

TABLEAU 14 – ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2001-2005

(en milliers de \$) (moyenne des 13 soldes)	2001	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 (D-2002-95)	
	(D-2002-95)	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Immobilisations								
Immobilisations en exploitation	14 095 270	13 841 185	13 396 447	13 324 678	13 867 917	13 936 162		
Actifs incorporels			386 066	383 537	379 826	414 886		
	14 095 270	13 841 185	13 782 513	13 708 215	14 247 743	14 351 048	255 778	1,8%
Dépenses non amorties et autres actifs								
Avantages sociaux futurs - actifs	75 000	95 829	110 200	126 793	134 683	135 931	60 931	81,2%
Avantages sociaux futurs - passifs	(54 698)	(54 608)	(58 450)	(62 459)	(68 081)	(73 835)	(19 137)	35,0%
Mesures de réduction de l'effectif	7 348	12 104	4 584	1 518	522	52	(7 296)	-99,3%
Frais de développement et autres frais reportés	975	2 509	2 905	3 516	4 486	7 328	6 353	
Remboursement gouvernemental	167 416	147 065	125 085	118 170	110 764	102 057	(65 359)	-39,0%
	196 041	202 899	184 324	187 538	182 374	171 533	(24 508)	-12,5%
Fonds de roulement								
Encaisse	53 015	53 875	55 269	58 083	61 890	58 894	5 879	11,1%
Matériaux, combustibles et fournitures	92 902	93 565	87 213	85 354	79 201	80 202	(12 700)	-13,7%
	145 917	147 440	142 482	143 437	141 091	139 096	(6 821)	-4,7%
TOTAL	14 437 228	14 191 524	14 109 319	14 039 190	14 571 208	14 661 677	224 449	1,6%

Source : pièces HQT-8, documents 2-3-4-5-6, page 2 et dossier R-3401-98, pièce HQT-7, document 2R, page 2

Pour les motifs qui suivent, la Régie approuve, aux fins de la détermination de son revenu requis et de ses tarifs, la base de tarification projetée pour 2005, sous réserve du montant du budget des investissements 2005 de moins de 25 M\$ et d'un montant de 20,2 M\$ relatif au raccordement de la centrale de la Toulnostouc. Elle demande au Transporteur de mettre à jour les données de sa base de tarification et de les déposer à la Régie au plus tard le 15 avril 2005 à 12 h.

7.1 AJOUTS À LA BASE DE TARIFICATION

Lors de la présente audience, l'information nécessaire pour établir le lien entre les autorisations en vertu de l'article 73 de la Loi et les ajouts à la base de tarification est devenue un enjeu majeur.

Le Transporteur propose de répondre au critère de l'article 49 de la Loi en démontrant qu'il n'a pas mis en exploitation des actifs d'une valeur supérieure aux montants autorisés pour ses différents projets. De fait, les montants autorisés par la Régie ont excédé le montant des

mises en exploitation. Le Transporteur soumet que cela permet à la Régie de considérer prudemment acquises et utiles toutes les additions apportées à sa base de tarification.

La Régie juge nécessaire de préciser ce qu'elle requiert aux fins de la démonstration du caractère prudemment acquis et utile des actifs aux fins de leur inclusion dans la base de tarification du Transporteur lors d'une demande sous l'article 49 de la Loi.

Le sujet a fait l'objet de nombreux échanges lors de l'audience. Le Transporteur prétend que la Régie doit présumer que le Transporteur a agi de façon prudente et conforme à l'autorisation, à moins qu'une preuve contraire déterminante soit présentée quant à des agissements frauduleux, négligents ou de mauvaise administration de ses gestionnaires. UC et le RNCREQ rejettent l'existence d'une telle présomption. Selon ces intervenants, le simple fait que les projets n'aient pas excédé les montants autorisés ne satisfait pas le fardeau de preuve exigé du Transporteur par l'article 49 de la Loi. Le Transporteur doit démontrer qu'il a obtenu l'autorisation de la Régie, que les actifs seront en usage et qu'ils serviront les fins pour lesquelles ils ont été approuvés. En somme, le fardeau de démontrer l'utilité des actifs repose sur le Transporteur et non sur les intervenants.

De ces échanges, la Régie retient une préoccupation importante de la part des intervenants et du Transporteur. Tous désirent obtenir plus de certitude sur le critère d'approbation. Les intervenants disent requérir plus d'information et le Transporteur voit dans cette démonstration une charge de travail démesurée.

De ce débat, la Régie ne peut retenir ni la thèse du Transporteur fondée sur la seule présomption de bonne foi, qui l'absout de toute preuve, ni celle des intervenants qui, rejetant tout effet pratique aux approbations antérieures fondées sur l'article 73 de la Loi, demandent une preuve méticuleuse *a posteriori* de l'utilité de chaque actif ajouté à la base de tarification.

Il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Aucune disposition, dans la Loi, ne soutient une absence de preuve ou un tel renversement du fardeau de la preuve aux intervenants à ce sujet.

Par ailleurs, le Transporteur est soumis à un régime d'approbation préalable de ses investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. Dans le cadre de cet examen, la Régie se penche notamment sur les objectifs, la description, la justification du projet en relation avec l'objectif visé, sa faisabilité technique et économique, les alternatives, la raisonnabilité des

coûts et l'impact tarifaire du projet. La Régie porte alors un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Cette approbation, pour donner un sens à la Loi, doit avoir un effet lors de l'approbation de l'ajout d'un tel actif à la base de tarification du Transporteur.

Si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité.

Malgré tout, lors de la demande d'inclusion à la base de tarification, le Transporteur ne peut se contenter d'alléguer l'existence de l'autorisation préalable pour justifier l'inclusion de l'actif puisqu'une telle autorisation ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance automatique pour fins d'inclusion dans la base de tarification²⁴. Le Transporteur doit identifier les actifs, démontrer le respect des conditions d'approbation préalable et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'information sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification de l'ajout demandé à la base de tarification.

Pour ses prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de dresser la liste des actifs (par projets ou catégories de projets de moins de 25 M\$) qu'il désire ajouter à sa base de tarification. Il en mentionnera l'origine et les conditions de l'approbation préalable. Il soutiendra, vraisemblablement par la déclaration de ses gestionnaires, que ces actifs sont en usage pour l'exploitation de son réseau et qu'ils sont mis au service de ses clients²⁵. Par exemple, dans le cas d'une ligne de transport, il affirmera que la ligne est en service ou qu'elle le sera durant l'année témoin projetée et qu'il en perçoit des revenus de transport conformément aux *Tarifs et conditions*.

Sur la base de cette démonstration, la présomption de prudence et d'utilité prend son sens et renversera le fardeau de la preuve pour la faire porter sur les intervenants qui remettent en question l'inclusion de l'actif à la base de tarification du Transporteur.

Sur la base de l'information soumise, les intervenants pourront examiner les demandes d'ajout d'actifs, mais ils assumeront le fardeau de renverser cette présomption de bonne foi des décisions antérieures du Transporteur, par une démonstration d'abus, de dépassements de coûts exagérés, d'imprudence ou autrement²⁶.

²⁴ Décisions D-90-55, dossier R-3180-90, 31 juillet 1990 et D-90-71, dossier R-3190-90, 26 novembre 1990.

²⁵ C. F. Jr, Phillips, *The Regulation of Public Utilities*, 3^e éd., P.U.R. 1993, page 340.

²⁶ C. F. Jr, Phillips, *The Regulation of Public Utilities*, 3^e éd., P.U.R. 1993, page 341.

La Régie pourra ainsi, à la lumière des informations soumises par le Transporteur, s'assurer que les sommes approuvées ont été prudemment engagées à la lumière des circonstances qui prévalaient au moment de la prise de décision²⁷ et qu'elle donnera effet à la présomption de bonne foi²⁸ invoquée par le Transporteur.

Cette approche est conforme au cadre législatif québécois des articles 49 et 73 de la Loi. Elle l'est aussi envers l'opinion exprimée par le juge Brandeis dans *Missouri ex rel. Southwestern Bell Teleph. Co. v. Missouri Pub. Service Commission*, 262 U.S. 276, à la page 289, note 1²⁹ :

« The term 'prudent investment' is not used in a critical sense. There should not be excluded, from the finding of the base, investments which, under ordinary circumstances, would be deemed reasonable. The term is applied for the purpose of excluding what might be found to be dishonest or obviously wasteful or imprudent expenditures. Every investment may be assumed to have been made in the exercise of reasonable judgment, unless the contrary is shown. »

La conclusion de la Régie est similaire, sur le plan pratique, à celle de l'*Alberta Energy and Utilities Board* dans l'affaire *Atco Pipelines : 2003/2004 General Rate Application Phase 1*, décision 2003-100 du 2 décembre 2003, à la page 9 :

« The Board is of the view that it is the applicant's responsibility to justify its application through the traditional regulatory process, and the concept of management in good faith does not negate or reduce its responsibility to thoroughly and adequately explain individual budget items. »

RACCORDEMENT DE LA CENTRALE DE LA TOULNUSTOUC

Le Transporteur demande d'inclure à sa base de tarification un montant de 25,9 M\$ correspondant à la mise en service d'une ligne 69 kV servant à l'alimentation du chantier, puis à l'alimentation des services auxiliaires, de la centrale de la Toulnostouc.

²⁷ *Interprovincial Pipe Line Ltd.*, décision RH-2-76 de décembre 1977, aux pages 3-10 à 3-12.

²⁸ Article 2847 *Code civil du Québec*.

²⁹ Ce passage fut retenu avec approbation par l'Office national de l'énergie dans l'affaire *Interprovincial Pipe Line Ltd.*, décision RH-2-76 de décembre 1977, aux pages 3-9 et 3-10, dont le principe fut repris dans l'affaire *TransCanada PipeLines Ltd. Tolls and Tariffs*, décision RH-1-2002 de juillet 2003, à la page 16. Ce passage fut aussi retenu par l'*Alberta Energy and Utilities Board* dans l'affaire *Atco Pipelines : 2003/2004 General Rate Application Phase 1*, décision 2003-100 du 2 décembre 2003, à la page 7. Il fut enfin récemment réaffirmé par la Cour supérieure de l'Ontario dans l'affaire *Enbridge Gas Distribution Inc. c. Ontario (Energy Board)*, 2005 CANLII 4941 (Ont. Div. Ct.).

La construction de cette ligne a été autorisée avec l'aménagement hydroélectrique de la Tournustouc, par le décret 824-2001 du 27 juin 2001, et les coûts en ont été assumés par le Transporteur. Il est prévu que cette ligne d'alimentation électrique du chantier de la centrale demeure comme source de relève pour les charges des services auxiliaires du poste et de la centrale.

Cette ligne de 69 kV est réputée prudemment acquise et utile pour l'exploitation du réseau de transport au sens de l'article 164.1 de la Loi et elle se trouve, de ce fait, incluse dans la base de tarification du Transporteur. Dans le futur, toutefois, l'inclusion d'une telle ligne de chantier sera traitée en vertu des dispositions des *Tarifs et conditions*.

L'intégration de la centrale de la Tournustouc, à la fin de l'année 2005, apparaît à la base de tarification du Transporteur pour un montant de 113,7 M\$.

Dans sa décision D-2003-68³⁰, la Régie exigeait du Transporteur la démonstration de la raisonnable des coûts de son affiliée Hydro-Québec Équipement (HQE) au montant de 20,2 M\$ avant l'ajout de ce projet à sa base de tarification :

« Pour ces raisons, la Régie considère que le taux de majoration sur salaire de HQE reste à justifier. Dans l'intérêt public et afin de s'assurer que les consommateurs bénéficient du meilleur service au meilleur prix, la Régie recommande au Transporteur de procéder à des appels de propositions afin de tester le marché et d'obtenir ainsi des cas de balisages réels. La Régie ne se prononce pas sur le coût complet pour HQE qui équivaut à un taux de majoration sur salaire de 2,25. Le Transporteur devra justifier ce coût lors de l'inclusion des coûts du Projet à son coût de service.

La Régie demande au Transporteur de présenter, lors du dépôt des coûts réels du projet, le détail des coûts de HQE y compris un calcul du taux de majoration sur salaire. Elle s'attend à ce que ce taux évolue à la baisse avec le temps. Elle demande aussi de poursuivre ces études comparatives du taux de majoration sur salaire avec le privé et de lui présenter des exemples concrets lors des prochaines demandes d'autorisation selon l'article 73 de la Loi. La Régie considère que la validation des coûts de HQE est essentielle pour s'assurer de la raisonnable des charges portées au coût de service du Transporteur et ultimement appliquées dans les tarifs. »

³⁰ Décision D-2003-68, page 21, dossier R-3487-2002.

La Régie reconnaît l'ajout à la base de tarification du Transporteur d'un actif de 93,5 M\$ pour le raccordement de la centrale de la Toulnostouc. Puisque le coût complet du projet dans son ensemble ne sera définitivement connu qu'à la fin des travaux, à la suite de sa mise en service, la Régie rejette, jusqu'à leur démonstration conformément à la décision D-2003-68, la demande d'inclusion des coûts de HQE, au montant de 20,2 M\$, à la base de tarification du Transporteur³¹.

INTÉGRATION DE LA PRODUCTION ÉOLIENNE DU MONT MILLER

Le Transporteur demande l'inclusion d'un montant de 26 M\$³² à la base de tarification pour les travaux relatifs à l'intégration de la production éolienne du Mont Miller. Ce montant comprend le coût du poste de départ et le coût de la ligne de raccordement au réseau de transport.

Selon le Transporteur, ce projet fait partie de l'enveloppe des investissements de moins de 25 M\$ puisque le coût net de raccordement, déduction faite de la contribution du client se situe à environ 20 M\$.

Ce projet illustre une divergence d'interprétation entre la Régie et le Transporteur sur la portée de l'article 73 de la Loi et son Règlement d'application. Bien que le coût du projet supporté par le Transporteur soit inférieur à 25 M\$, l'examen de la Régie porte sur l'ensemble du projet et le mode d'examen doit dépendre de sa valeur brute. Le Transporteur fait une distinction là où la Loi et le Règlement d'application n'en font pas. Le Règlement d'application réfère à un projet d'un coût de 25 M\$ et plus. La contribution du client ou d'un tiers ne change pas le coût du projet. L'intention de l'article 73 de la Loi et de son Règlement d'application est de permettre un examen des projets majeurs qui peuvent avoir un effet sur les tarifs et la qualité de service aux clients. Ces éléments s'apprécient en fonction du projet en entier et la contribution d'un tiers n'est qu'un des éléments soumis à l'examen de la Régie. Ainsi, dans le futur, le Transporteur devra soumettre un tel projet à l'approbation individuelle, en vertu de l'article 1 du Règlement d'application.

³¹ Dossier R-3497-2002, pièce HQT-6, document 1, page 67; pièce HQT-12, document 1, pages 44-45, section 17.1; décision D-2003-68, page 20, note 54.

³² Les montants ont été revus à la baisse au cours de l'audience. Toutefois, pour les fins de la décision, la Régie réfère aux projections initiales qui supportent la preuve et les projections financières au dossier.

7.2 ENCAISSE RÉGLEMENTAIRE

Le Transporteur demande l'inclusion d'une encaisse réglementaire de 58,9 M\$ à sa base de tarification pour le coût du financement qu'il encourt, telle une marge de crédit, pour le paiement de ses dépenses avant de recevoir, par le biais des tarifs, les revenus de ses clients.

S'il encourt de telles dépenses au-delà des revenus perçus, il requiert une source de fonds pour assurer ce financement de court terme. Ce capital fourni par le Transporteur porte rémunération, comme le reste des actifs qui composent sa base de tarification. Ce financement a donc un coût que le Transporteur est en droit de recouvrer de ses clients par le biais de l'encaisse réglementaire déterminée par la Régie.

Inversement, si les revenus perçus permettent d'assumer, en temps opportun, plus que les dépenses à encourir, le Transporteur bénéficie, sans frais, d'une source de financement de la part de ses clients. L'enjeu de l'encaisse réglementaire tourne autour de ce besoin d'encaisse pour le paiement des dépenses à même les sommes fournies par les clients. Il porte, par sa nature, sur les flux de trésorerie du Transporteur.

L'encaisse réglementaire est déterminée par une étude « *lead-lag* » qui fait état du financement généré par les seules dépenses d'opération du Transporteur. Cette étude fait présentement abstraction de ses dépenses de financement et de leur paiement à même les fonds perçus des clients pour effectuer ces paiements aux créanciers du Transporteur.

C'est à ce sujet que la FCEI demande d'étendre le calcul de l'encaisse réglementaire aux dépenses de financement du Transporteur, principalement celle générée par le paiement de la dette à long terme, qui a lieu beaucoup plus tard que la perception des revenus. Cela permettra d'accorder aux clients le bénéfice des revenus d'intérêts générés par leur avance de fonds et ainsi d'éviter de leur faire payer deux fois le rendement sur l'encaisse généré par le report du paiement des créanciers du Transporteur. La modification demandée diminuerait le besoin de fonds du Transporteur de 81,6 M\$, au point de créer un surplus d'encaisse réglementaire de 22,7 M\$ qui réduirait la base de tarification d'autant.

Consciente de l'intérêt de la question, la Régie désire examiner la méthode de détermination de l'encaisse réglementaire et l'inclusion du financement procuré par le délai de paiement de la dette de l'entreprise, notamment de sa dette à long terme. **Consciente aussi de l'impact de cette décision pour les deux divisions réglementées d'Hydro-Québec, la Régie indique son intention d'examiner la question à son mérite lors de la prochaine demande tarifaire du Distributeur ou du Transporteur.** Elle s'attend à ce que le Distributeur ou le Transporteur présente pour cet examen une étude « *lead-lag* » à jour

permettant d'établir le besoin d'encaisse réglementaire ainsi que les données permettant d'évaluer l'impact de la méthode proposée par la FCEI sur cette encaisse.

8. COÛT DU CAPITAL

8.1 COÛT DE LA DETTE

Le Transporteur dépose, avec sa demande initiale, une évaluation du coût de la dette présumée d'Hydro-Québec.

Dans sa lettre du 12 octobre 2004 au Distributeur, la Régie décide d'établir, aux fins de sa demande tarifaire 2005-2006, le coût de la dette sur la base de la méthode retenue dans la décision D-2004-47³³. En conséquence, elle demande au Distributeur de calculer le coût de la dette selon cette méthode et reporte l'examen des principes d'établissement du coût de la dette, du taux de rendement de l'avoir propre et de la structure du capital à un dossier générique sur le coût du capital du Transporteur et du Distributeur.

En conséquence, le Transporteur révisé le calcul du coût de sa dette pour l'année témoin projetée 2005 en conformité avec la méthodologie approuvée par la Régie dans la décision D-2004-47. **Selon cette méthodologie, la Régie retient un coût de la dette du Transporteur pour l'année témoin 2005 de 8,24 %.**

8.2 TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

Conformément aux paramètres de la décision D-2004-47³⁴, le taux de rendement sur l'avoir propre est ajusté en fonction du risque du Transporteur et de la prime de risque du marché.

³³ Dossier R-3492-2002, 26 février 2004.

³⁴ Dossier R-3492-2002, 26 février 2004.

TABLEAU 15 - TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE

Année 2005	Estimé par la Régie	Transporteur	Distributeur (Comparaison)	Explications
Taux sans risque	5,30*	5,83	5,83	? Basé sur le <i>Consensus Forecast</i> (août 2004)
Bêta	0,53	0,53	0,55	? Validité des Bêtas réaffirmés par la Régie (D-2003-93, page 73)
Prime de risque du marché	6,19	6,19	6,19	? Abandon temporaire de la prime de 6,44 reconnue par la Régie en 2001; ? Le Transporteur utilise la prime de 6,19 % déterminée par la Régie (D-2003-93)
Taux de rendement	8,59	9,11	9,24	? $9,111 = 5,83 + (0,53 * 6,19)$ = 5,83 + (3,281) ? $9,235 = 5,83 + (0,55 * 6,19)$ = 5,83 + (3,405)
% avoir propre	30 %	30 %	35 %	? Statu quo

Tableau établi à partir de la pièce HQT-9, document 1, page 9.

* Estimé en fonction du *Consensus Forecast* du 10 janvier 2005 et la moyenne mensuelle de décembre 2004 des écarts quotidiens des obligations du Canada 10 ans – 30 ans.

Selon la méthode retenue et la pratique admise, la Régie met à jour l'évaluation du taux sans risque sur la base des données plus contemporaines du *Consensus Forecast* de janvier 2005. **La Régie accepte, jusqu'à sa décision à l'issue de l'audience générique sur le coût du capital, la prime de risque du marché de 6,19 % soumise par le Transporteur au motif qu'elle résulte d'une analyse plus récente que celle effectuée pour les fins de son année témoin 2001.**

La Régie estime le rendement admissible sur l'avoir propre du Transporteur pour l'année témoin projetée 2005 au taux de 8,59 %, en baisse d'environ 23 M\$ par rapport au montant demandé.

En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'utiliser les données du *Consensus Forecast* de janvier 2005 et de mettre à jour la moyenne mensuelle de décembre 2004 des écarts quotidiens des obligations du Canada 10 ans – 30 ans. La Régie demande au Transporteur de mettre à jour ses données et de les déposer au plus tard le 15 avril 2005 à 12 h, selon le format des tableaux 1 et 2 déposés par le Distributeur à la pièce HQD-11, document 2 du dossier R-3541-2004.

Aux fins de la détermination du revenu requis du Transporteur, la Régie doit établir, à l'aide du coût de la dette, le taux de rendement sur l'avoir propre de son actionnaire, le taux de rendement sur la base de tarification ainsi que le coût en capital prospectif. En raison du délai inhérent au processus réglementaire, les données soumises lors du dépôt de la preuve initiale ne sont pas suffisamment contemporaines pour permettre à la Régie de déterminer ces taux avec précision. Elle s'adresse alors au Transporteur pour la mise à jour des informations financières nécessaires et, par une seconde décision, établit les taux nécessaires à la détermination des tarifs.

La Régie vise à alléger ce processus et à rendre une décision unique sur le revenu requis et demande au Transporteur de soumettre, à l'avenir, durant l'étude de son dossier, les mises à jour nécessaires à la détermination de son revenu requis.

8.3 TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

La Régie estime le rendement admissible sur la base de tarification du Transporteur pour l'année témoin projetée 2005 au taux de 8,34 %. Ce taux correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre estimé de 8,59 % et d'un coût de la dette de 8,24 %.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le taux de rendement sur la base de tarification pour l'année 2005 et de déposer le détail de son calcul au plus tard le 15 avril 2005 à 12 h.

8.4 COÛT EN CAPITAL PROSPECTIF

La Régie estime un taux moyen du coût en capital prospectif de 6,80 % pour l'évaluation des projets d'investissements du Transporteur. Ce taux correspond à la somme pondérée d'un taux de rendement sur l'avoir propre estimé de 8,59 % et d'un coût prospectif de la dette de 6,03 %.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le coût en capital prospectif pour 2005 et de déposer le détail de son calcul au plus tard le 15 avril 2005 à 12 h.

9. REVENU REQUIS

Le revenu requis demandé par le Transporteur passe de 2 609 M\$ en 2001 projeté à 2 622 M\$ pour l'année témoin projetée 2005, en hausse de 13 M\$. Par rapport au réel 2001, l'écart se chiffre à 35,9 M\$.

TABLEAU 16 – ÉVOLUTION DU REVENU REQUIS 2001-2005

(M\$)	2001	2001	2002	2003	2004	2005	Différence 2005-2001 réel	
	(D-2002-95)	(réel)	(réel)	(réel)	(réel 6/12- budget 6/12)	(projeté)	M\$	%
Rendement sur la base de tarification								
Coût des capitaux empruntés	985,3	993,4	881,0	766,5	702,8	845,7	(147,7)	-14,9%
Coût des capitaux propres	418,4	384,0	487,2	414,4	321,7	400,7	16,7	4,3%
Dépenses nécessaires à la prestation du service								
Charges nettes d'exploitation								
<i>Charges brutes directes</i>		349,2	355,3	401,5	420,0	429,3	80,1	22,9%
<i>Charges de service partagés</i>		334,5	330,3	342,8	356,5	338,5	4,0	1,2%
<i>Coûts capitalisés</i>		(63,8)	(68,5)	(83,8)	(79,2)	(79,2)	(15,4)	24,1%
<i>Facturation interne émise</i>		(45,7)	(47,9)	(57,0)	(50,8)	(40,5)	5,2	-11,4%
	-	574,2	569,2	603,5	646,5	648,1	73,9	12,9%
Autres charges								
<i>Achats services de transport</i>		7,1	13,3	13,4	21,4	20,7	13,6	191,5%
<i>Achats d'électricité</i>					7,5	7,5	7,5	
<i>Amortissement, déclassement</i>		437,9	469,0	484,4	512,7	498,0	60,1	13,7%
<i>Taxes</i>		174,2	172,5	178,2	187,3	179,0	4,8	2,8%
		619,2	654,8	676,0	728,9	705,2	86,0	13,9%
Frais corporatifs		29,3	26,7	30,3	30,3	30,8	1,5	5,1%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental		(11,1)	(10,9)	(10,9)	(7,8)	(7,2)	3,9	-35,1%
Facturation externe		(3,2)	(2,4)	(2,6)	(1,7)	(1,6)	1,6	-50,0%
TOTAL	1 205,5	1 208,4	1 237,4	1 296,3	1 396,2	1 375,3	166,9	13,8%
GRAND TOTAL	2 609,2	2 585,8	2 605,6	2 477,2	2 420,7	2 621,7	35,9	1,4%

Source : pièce HQT-6, document 3, page 3

Tel que mentionné dans la présente décision, la Régie réduit le montant des charges nettes d'exploitation de 7,2 M\$. Elle réduit le budget des investissements du Transporteur de 40,3 M\$ et révisé le coût du capital à la baisse d'un montant de 23 M\$.

La Régie demande au Transporteur de mettre à jour les données relatives au revenu requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision relative aux dépenses nécessaires à la prestation du service de transport, à la base de tarification et au taux de rendement. Elle ordonne au Transporteur de déposer le détail du calcul de son revenu requis ainsi ajusté au plus tard le 15 avril 2005 à 12 h.

TABLEAU 17 - REVENU REQUIS 2005

<i>(M\$)</i>	<i>Demandé</i>	<i>Non reconnu</i>	<i>Reconnu</i>
<i>Rendement sur la base de tarification</i>		23,0	
<i>Charges nettes d'exploitation</i>		<u>7,2</u>	
Revenu requis	2 621,7	30,2	2 591,5

Ces montants sont estimés et ne tiennent pas compte des ajustements à la base de tarification.

La Régie autorise, par conséquent, le Transporteur à soumettre des tarifs lui permettant de percevoir un revenu requis estimé de 2 591,5 M\$ pour l'année témoin projetée 2005.

10. ARTICLE 75

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

- l'explication des variations des données réelles par rapport aux données présentées dans le dernier dossier tarifaire;
- une comparaison des données réelles sur sa base de tarification, ses revenus et ses charges par rapport aux données présentées dans le dernier dossier tarifaire;
- les conciliations des activités réglementées avec les rapports annuels vérifiés d'Hydro-Québec en ce qui concerne les produits, les charges, les immobilisations et le taux de rendement présentées selon le format utilisé aux pièces HQD-10, documents 1, 2 et 3 du Distributeur lors de la Phase 2 du dossier R-3492-2002;

- l'identification des autorisations des additions de plus de 5 M\$ à sa base de tarification ainsi qu'un suivi des valeurs autorisées à chaque année;
- l'explication des écarts entre le cadre financier réglementaire et le revenu requis approuvé;
- la conciliation du taux de capitalisation réglementaire avec le taux de capitalisation pour Hydro-Québec sur une base consolidée et non consolidée, tant pour le numérateur que le dénominateur;
- les résultats commentés des indicateurs de performance;
- le rapport sur les possibilités offertes par le Conseil international des réseaux électriques (CIGRÉ);
- un état d'avancement des travaux et résultats du balisage entrepris par le Transporteur;
- le rapport sur le balisage des services de télécommunications spécialisées;
- l'étude présentant la solution retenue et les alternatives pour alimenter les charges de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE en partie la demande du Transporteur;

RECONNAÎT l'application au Transporteur de la méthode de répartition des frais corporatifs reconnue dans la décision D-2004-47 aux fins de détermination de son revenu requis;

ACCEPTE la mise sur pied d'un groupe de travail sur l'élaboration d'un régime de réglementation incitative du Transporteur;

RECONNAÎT les six nouvelles conventions comptables proposées par le Transporteur;

ORDONNE au Transporteur de déposer, lors des prochains dossiers tarifaires, les informations sur les prévisions des investissements sur un horizon de 10 ans tel que requis à la section 3.2 de la présente décision;

APPROUVE les indicateurs de performance du Transporteur énoncés au tableau 2;

ORDONNE au Transporteur de soumettre, pour sa demande d'autorisation du budget d'investissements 2006, un indicateur relatif à l'appréciation des résultats des investissements sur la qualité de service;

ORDONNE au Transporteur de soumettre, en Phase 2 du dossier, des cibles pour chacun des indicateurs;

RECONNAÎT un montant de 1 368,1 M\$ à titre des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport;

AUTORISE des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$ et qui n'ont pas été autorisés, de la manière suivante :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels : 343,1 M\$,
- Investissements générant des revenus additionnels : 207,3 M\$;

AUTORISE le Transporteur à réallouer, entre les catégories d'investissements, jusqu'à 25 M\$, sans toutefois que cette nouvelle allocation n'entraîne un dépassement de l'enveloppe totale autorisée;

DEMANDE au Transporteur de présenter ses prochaines demandes d'approbation des budgets annuels d'investissements selon les modalités précisées à la section 6.5 de la présente décision;

RETIENT un coût de la dette du Transporteur de 8,24 % pour l'année témoin 2005;

RÉSERVE sa décision finale quant à la base de tarification, le taux de rendement sur l'avoir propre, le taux de rendement sur la base de tarification, le coût en capital prospectif et le revenu requis pour l'année 2005 et ce, jusqu'à ce qu'elle reçoive du Transporteur, d'ici le **15 avril 2005 à 12 h**, les mises à jour demandées;

ORDONNE d'inclure dans son rapport annuel 2005 en vertu de l'article 75 de la Loi, les éléments contenus dans la section 10 de la présente décision;

RÉSERVE sa décision sur l'utilité de la participation des intervenants et sur l'établissement du quantum de frais devant leur être accordés.

Normand Bergeron
Vice-président

Benoît Pepin
Régisseur

François Tanguay
Régisseur

Représentants :

- Association canadienne d'énergie éolienne (ACÉE) représentée par M^e Dominique Neuman;
- Brascan Énergie Marketing Inc. (BEMI) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Pierre Legault;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Ontario Power Generation Inc. (OPG) représentée par M^e Pierre Tourigny;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Hélène Sicard;
- Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro) représentée par M^e Jocelyn B. Allard;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Claude Tardif et M^e Eve-Lyne H. Fecteau;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.