

AUTRES CHARGES

TABLE DES MATIÈRES

1. ÉVOLUTION 2006-2008	5
2. ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT	5
2.1 CRT	6
2.1.1 L'entreprise CRT	6
2.1.2 Tarification du service de transport de CRT	7
2.1.3 Pratiques commerciales.....	8
2.2 Alcan.....	8
2.2.1 Contexte	8
2.2.2 Évolution des coûts pour le contrat de transport	9
2.2.3 Stratégie de desserte de la région du Saguenay – Lac-St-Jean	9
3. ACHATS D'ÉLECTRICITÉ	10
4. AMORTISSEMENT.....	10
5. TAXES	12
6. AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE.....	13

1 **1. ÉVOLUTION 2006-2008**

2 Le tableau 1 suivant présente, pour les années 2006 à 2008, l'évolution des
3 charges du Transporteur apparaissant sous la rubrique Autres charges :

Tableau 1			
Autres charges			
(en millions de dollars)			
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Achats de services de transport	19,3	20,0	20,0
Achats d'électricité	6,2	6,2	6,3
Amortissement	534,4	566,6	659,0
Immobilisations corporelles et actifs incorporels	498,3	517,7	617,7
Autres	36,1	48,9	41,3
Taxes	160,1	158,7	146,5
Taxe sur le capital	80,5	78,7	63,7
Taxe sur les services publics	68,2	68,3	70,8
Taxes municipales et scolaires	11,4	11,7	12,0
Autres revenus de facturation interne	0,0	0,0	(42,6)
Total	720,0	751,5	789,2

4
5 Les principales caractéristiques et l'analyse de l'évolution de ces charges sont
6 décrites dans les sections suivantes.

7 **2. ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT**

8 La *Loi sur la Régie de l'énergie* prévoit, au paragraphe 2 de son article 49,
9 que le Transporteur peut conclure des contrats de service de transport avec
10 d'autres entreprises dans le but de lui permettre d'utiliser le réseau de
11 transport de ces dernières.

12 Tel que l'illustrent les données présentées au tableau suivant, la projection
13 des achats de transit pour l'année témoin 2008 est de 20,0 M\$ tout comme
14 pour 2007, en hausse de 0,7 M\$ par rapport à 2006.

Services de transport	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT)	6,4	6,2	6,2
Alcan	12,7	12,2	12,2
Autres	0,2	1,6	1,6
Total	19,3	20,0	20,0

1

2 **2.1 CRT**

3 La projection des achats de transit sur le réseau de CRT par le Transporteur
4 est de 6,2 M\$ pour l'année 2008.

5 **2.1.1 L'entreprise CRT**

6 CRT est une entreprise oeuvrant dans le domaine du transport d'énergie au
7 Canada et dans ce cadre, elle possède et exploite une ligne d'interconnexion
8 stratégique entre le Québec, la ville de Cornwall en Ontario et le réseau nord-
9 est américain. Il s'agit d'une ligne de transport internationale biterne exploitée
10 à 120 kV d'environ 72 km de longueur. Cette ligne, pour laquelle une
11 capacité de 325 MW est commercialisée, relie le réseau du Transporteur au
12 poste de la centrale Les Cèdres au Québec jusqu'au point d'interconnexion à
13 la frontière des États-Unis situé au sud-ouest de la ville de Cornwall en
14 Ontario. Le réseau de Cornwall Electric, du groupe FortisOntario, est
15 raccordé à la ligne de CRT. CRT possède et exploite également un poste de
16 sectionnement, le poste Boundary, à l'extrémité est de la ville de Cornwall.
17 Le réseau de transport de CRT est synchronisé aux réseaux de l'état de
18 New York.

19 Depuis le 1^{er} mai 1997, le réseau de transport de CRT figure au nombre des
20 réseaux de transport ouverts au transit de gros. Il répond à cet égard à
21 toutes les exigences des organismes réglementaires pertinents.

1 À ce titre, CRT a déposé auprès de la Federal Energy Regulatory
2 Commission (FERC) en 1997, conformément aux règles et pratiques
3 applicables à de tels transporteurs, un contrat de service de transport qui fixe
4 les conditions et les tarifs pour l'accessibilité à son réseau de transport,
5 intitulé le «*Cedars Rapids Transmission Company Limited Open Access*
6 *Transmission Tariff*» (CRT-OATT). Ce document satisfait aux ordonnances
7 888 et 889 de la FERC en matière d'accès non discriminatoire et de
8 réciprocité et l'établissement de la tarification du service de transport inclus
9 dans ce contrat a satisfait aux mécanismes édictés par la FERC.

10 **2.1.2 Tarification du service de transport de CRT**

11 En janvier 2007, le tarif de CRT a été réajusté à 19,11 \$/kW-an
12 comparativement à 20,37 \$/kW-an pour l'année précédente. Le tarif de CRT
13 reflète le coût complet du service, incluant un rendement juste et raisonnable
14 sur ses actifs. Le tarif est calculé en fonction des réservations de transport
15 ferme à long terme, soit les 325 MW réservés par le Transporteur.

16 À titre informatif, le tableau 3 suivant présente les tarifs en vigueur pour les
17 services de transport de point à point ferme et non ferme de CRT :

18 **Tableau 3**
19 **Tarification du service de transport de CRT**

Tarifs (\$/kW-durée)	\$
Annuel (ferme)	19,11
Mensuel	1,59
Hebdomadaire	0,40
Quotidien	0,08
Horaire (\$/MWh) (non ferme)	3,31

20
21 Pour établir le coût facturé à un client du service de transport, CRT utilise la
22 formule décrite ci-après en y incorporant la capacité réservée par le client et
23 en tenant compte d'un taux de pertes de 1,6 % :

24
$$325 \text{ MW} \times 1\,000 \text{ kW/MW} \times 19,11 \text{ \$/kW-an} \times 1,016 = 6\,310\,122 \text{ \$/an}$$

1 **2.1.3 Pratiques commerciales**

2 Bien que la capacité de transport de CRT soit offerte à tous, le Transporteur
3 réserve actuellement la totalité de cette capacité. La convention de service
4 est à HQT-11, Document 1.1. Cette capacité de transport se retrouve sous la
5 forme d'un chemin intégré à l'offre de service de transport du Transporteur à
6 ses clients et permet d'éviter l'empilement du tarif de CRT à celui du
7 Transporteur pour toutes transactions réalisées par les clients de ce dernier.

8 Les revenus que le Transporteur retire des réservations sur ce chemin sont
9 plus élevés que le coût de sa réservation, contribuant ainsi à la réduction des
10 tarifs. Cette pratique commerciale a été acceptée par la Régie par sa
11 décision D-2005-50 concernant la demande tarifaire 2005 du Transporteur.

12 Enfin, il faut souligner que tous les services de transport offerts par CRT au
13 Transporteur sont rendus conformément aux conditions du CRT-OATT.

14 **2.2 Alcan**

15 La projection des achats de transit sur le réseau d'Alcan par le Transporteur
16 est de 12,2 M\$ pour l'année 2008, un montant égal à celui de 2007.

17 **2.2.1 Contexte**

18 Le Transporteur utilise un service de transport fourni par Alcan pour
19 l'alimentation des charges du Distributeur dans la région du
20 Saguenay - Lac Saint-Jean. Ce service est payé à Alcan par le Transporteur
21 en fonction d'un contrat de service de transport et, pour certaines de ces
22 charges, par un contrat de location pour deux lignes d'Alcan, au coût de
23 1,2 M\$ par an, qui prendra fin le 31 décembre 2008.

24 Le contrat de service de transport est échu depuis le 31 décembre 2006 et
25 des négociations sont en cours pour son renouvellement. Entre temps, le
26 Transporteur et Alcan ont convenu de continuer d'appliquer les dispositions
27 du contrat échu jusqu'à la signature d'un nouveau contrat dont l'application

1 sera rétroactive au 1^{er} janvier 2007. Conformément aux modifications qui ont
2 été apportées à la *Loi sur la Régie de l'énergie* en décembre 2006, ce
3 nouveau contrat sera soumis à l'approbation de la Régie.

4 **2.2.2 Évolution des coûts pour le contrat de transport**

5 Les paiements effectués en vertu du contrat de transport d'Alcan sont
6 fonction de la pointe réelle des charges du Distributeur dans la région. Ainsi,
7 ces paiements ont été de 11,6 M\$ en 2006 et devraient être de 11,0 M\$ en
8 2007, en fonction de la pointe réelle qui a été quelque peu inférieure à la
9 pointe réelle de l'année précédente.

10 Pour l'année 2008, il est prévu que la pointe réelle soit semblable au niveau
11 observé en 2007 et que le tarif de service de transport d'Alcan demeure
12 approximativement le même, auquel cas les paiements pour le contrat de
13 transport s'établiraient à nouveau à 11,0 M\$.

14 **2.2.3 Stratégie de desserte de la région du Saguenay – Lac-St-Jean**

15 Conformément aux conclusions de l'étude portant sur les alternatives à
16 l'utilisation du réseau d'Alcan, qui a été déposée à la Régie sous pli
17 confidentiel comme pièce HQT-10, Document 1.2 du dossier R-3605-2006, le
18 Transporteur est d'avis que l'utilisation du réseau de transport d'Alcan
19 demeure la meilleure alternative économique pour l'alimentation des charges
20 du Distributeur dans la région du Saguenay – Lac-St-Jean.

21 Tel que mentionné plus haut, le contrat de service de transport qui avait été
22 signé avec Alcan à cette fin a pris fin le 31 décembre 2006. Depuis, le
23 Transporteur et Alcan ont convenu d'en maintenir l'application alors que les
24 négociations en cours pour établir un nouveau contrat avec effet rétroactif au
25 1^{er} janvier 2007 pourraient connaître une conclusion d'ici la fin de l'été 2007.

26 Dans l'état actuel des négociations, il est proposé d'établir un contrat à
27 caractère permanent, dont certains paramètres seraient périodiquement
28 revus, notamment la charge alimentée et le prix applicable. Tel que

1 mentionné plus haut, la Régie verra l'entente finale lui être soumise pour son
2 approbation.

3 **3. ACHATS D'ÉLECTRICITÉ**

4 Le Distributeur facture depuis 2004 aux unités d'Hydro-Québec leur usage
5 interne d'électricité sur la base de la consommation réelle mesurée et des
6 tarifs en vigueur selon les *Tarifs et conditions du Distributeur*.

7 Ainsi, le Transporteur sera facturé pour un montant de 6,3 M\$ en 2008,
8 réparti de la façon suivante :

- 9 • 3,7 M\$ aux tarifs G1 et M1
- 10 • 1,7 M\$ au Tarif L
- 11 • 0,9 M\$ en facturation indirecte

12 **4. AMORTISSEMENT**

13 Le tableau 4 ci-dessous présente l'évolution de la charge d'amortissement du
14 Transporteur pour les années 2006 à 2008 selon ses différentes
15 composantes.

Tableau 4			
Amortissement			
(en millions de dollars)			
Composantes	<i>Exercices terminés le 31 décembre</i>		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Immobilisations corporelles en exploitation	466,2	490,4	582,1
Actifs incorporels	32,1	27,3	35,6
Actifs réglementaires	26,6	41,0	32,2
Radiation de projets et d'actifs en exploitation	6,6	5,6	5,7
Frais de développement et autres	2,9	2,3	3,4
Total	534,4	566,6	659,0

16
17 Au cours de cette période, cette charge s'est accrue de 124,6 M\$ (23,3 %),
18 dont 71,3 M\$ (13,3 %) découlant de l'intégration des actifs de
19 télécommunications spécialisées à la base de tarification du Transporteur en

1 2008, dont traite la pièce HQT-8, Document 1. Les sections suivantes
2 expliquent plus en détail les causes de cette augmentation.

3 **4.1 Immobilisations corporelles en exploitation**

4 La hausse de 115,9 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles
5 en exploitation entre les années 2006 et 2008 s'explique principalement par
6 l'intégration des actifs de télécommunications (65,9 M\$) . L'écart résiduel de
7 50 M\$ s'explique par l'impact des nouvelles mises en service réalisées depuis
8 la fin de l'année 2006 ainsi que par la diminution de l'amortissement de la
9 compensation octroyée par le gouvernement relativement au verglas de 1998
10 (amortissement créditeur).

11 Il est également utile de souligner que la méthode d'amortissement à intérêts
12 composés au taux de 3 % engendre une charge croissante dans le temps.
13 L'effet de cet accroissement est cependant atténué par des actifs
14 complètement amortis mais qui demeurent en service.

15 **4.2 Actifs incorporels**

16 Cette charge demeure stable entre les années 2006 et 2008. La diminution
17 en 2007 s'explique par la fin de l'amortissement de certains logiciels (actifs
18 complètement amortis). Les logiciels ayant une durée de vie utile plus courte
19 sont amortis plus rapidement. Un amortissement de 4,3 M\$ concernant des
20 actifs de télécommunications a été ajouté en 2008.

21 **4.3 Actifs réglementaires**

22 L'augmentation de la charge d'amortissement des actifs réglementaires entre
23 les années 2006 et 2007 provient de l'amortissement des nouvelles sorties
24 d'immobilisations de l'année 2006. Quant à la baisse observée en 2008,
25 celle-ci reflète la fin de l'amortissement du projet majeur abandonné de la
26 Boucle Outaouaise.

1 **5. TAXES**

2 L'évolution des taxes attribuées au Transporteur pour la période 2006-2008
3 est présentée au tableau 5 suivant :

Tableau 5			
Taxes			
(en millions de dollars)			
Composantes	Exercices terminés le 31 décembre		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Taxe sur le capital	80,5	78,7	63,7
Taxe sur les services publics	68,2	68,3	70,8
Taxes municipales et scolaires	11,4	11,7	12,0
Total	160,1	158,7	146,5

4
5 La diminution de la taxe sur le capital entre les années 2006 et 2008 est
6 attribuable à la diminution du taux d'imposition annoncée par le Ministre des
7 Finances du Québec lors du budget du 21 avril 2005 (exercice 2005-2006).
8 Ainsi, le taux d'imposition du «capital versé» passe de 0,525 % en 2006 à
9 0,36 % en 2008. Cette diminution est toutefois atténuée par l'augmentation
10 de la valeur des actifs du Transporteur. L'intégration des actifs de
11 télécommunications engendre par ailleurs une charge additionnelle de 2,7 M\$
12 en 2008.

13 En ce qui concerne la taxe sur les services publics, on constate une légère
14 croissance s'expliquant par l'augmentation de la valeur des actifs du
15 Transporteur.

16 Enfin, vu l'absence actuelle de données suffisantes relativement à
17 l'établissement de la quote-part éventuelle du Transporteur à la redevance
18 d'Hydro-Québec au Fonds vert, dont un premier versement trimestriel pourrait
19 avoir lieu le 1^{er} octobre 2007, aucune projection n'est établie à cet égard. La
20 pièce HQT-4, Document 4 fournit les éléments à l'appui de la proposition du
21 Transporteur d'établir dans l'intervalle un compte de frais reportés à cette fin.

1 **6. AUTRES REVENUS DE FACTURATION INTERNE**

2 Cette nouvelle rubrique représente les revenus de facturation interne reliés
3 au transfert des actifs de télécommunications. En incluant les actifs de
4 télécommunications à la base de tarification du Transporteur, celui-ci se doit
5 de refacturer à coût complet la portion de ses actifs utilisée par d'autres
6 clients.

7 Compte tenu que le coût complet du Transporteur pour ce produit comprend
8 exclusivement des charges reliées aux actifs de télécommunications, soit des
9 amortissements, des taxes et des frais financiers, le Transporteur présente
10 cette rubrique en diminution des Autres charges. Il ne serait pas cohérent de
11 réduire les charges d'exploitation de ces revenus puisqu'aucune charge
12 d'exploitation n'est incluse dans ce coût complet.

13 Pour ce qui est des règles de facturation interne, elles sont identiques à
14 celles mentionnées à la pièce HQT-6, Document 5.

15 Le tableau 6 suivant présente le détail de cette facturation interne par client.

Tableau 6			
Autres revenus de facturation interne			
(en millions de dollars)			
Composantes	<i>Exercices terminés le 31 décembre</i>		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Groupe Technologie			(27,4)
Hydro-Québec Production			(4,6)
Hydro-Québec Distribution			(1,5)
Hydro-Québec Équipement			(0,8)
Centre de services partagés			(0,2)
Total avant rendement			(34,5)
Rendement sur les actifs			(8,1)
Total après rendement			(42,6)

16