

**RÉPONSES DE L'AQCIE ET DU CIFQ À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DU
TRANSPORTEUR RELATIVE À SA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018**

1. Préambule :
C-AQCIE-CIFQ-0013
Preuve, page 29

« Pour leur analyse, les intervenants utilisent un taux d'actualisation de 10%. Selon eux, ce taux correspondant au coût de l'argent pour les clients du Transporteur apparaît raisonnable si on le compare aux taux de rendement sur les capitaux propres accordés par la Régie à Hydro-Québec (8,2%), à gaz Métro (8,9%) et à Gazifère (9,1%)⁷⁴. » (référence omise)

HQT-3, Document 1.2
Preuve, pages 8-9

« L'impact monétaire consolidé sur 10 ans a été estimé à 632 M CAD, ce qui est 84 M CAD au-delà du seuil de rentabilité de 548 M CAD. Les analyses de sensibilité par impact mettent en évidence une fourchette d'impacts monétaires entre 595 et 752 M CAD. Ces résultats illustrent les effets d'une augmentation des IF sur les coûts du Transporteur et les effets de manque à gagner pour la société québécoise en général. »

HQT-8, Document 1
Preuve, page 6

« Le Transporteur propose le maintien pour l'année 2018 de la structure du capital approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95, composée à 30 % de capitaux propres et 70 % de dette. »

Demandes :

- a. Veuillez confirmer que les bénéfices tirés d'un niveau de maintenance adapté à l'âge du parc profitent à l'ensemble de la société québécoise. Dans la négative, veuillez expliciter votre réponse.

Réponse a):

La comparaison économique à la base d'un choix de scénarios pour répondre à une situation comporte des revenus et des dépenses.

Dans le cas présent, les bénéfices présumés que recevront les clients sont répartis sur plusieurs années et comportent un degré d'incertitude quant à leur concrétisation, particulièrement à la fin de la période d'analyse.

Cependant, il n'y a aucune incertitude concernant les dépenses. Celles-ci apparaissent dès la première année et se poursuivent sur toute la période.

- b. Veuillez confirmer qu'Hydro-Québec ne se finance pas uniquement par des capitaux propres.

Réponse b):

Dans sa décision D-2017-021, page 138, la Régie MAINTIENT pour le Transporteur une structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

- c. Veuillez indiquer si, à la connaissance des intervenants, il existe un exemple d'application d'un taux d'actualisation comparable à un taux de rendement sur les capitaux propres pour les fins d'une analyse coûts-bénéfices portant sur un accroissement de charges de maintenance qui bénéficie à l'ensemble de la société québécoise. Dans l'affirmative, veuillez en fournir les références. Dans la négative, veuillez expliciter les motifs et calculs qui supportent votre recommandation.

Réponse c):

Il est d'usage courant de réaliser une analyse coûts-bénéfices lorsque divers scénarios sont possibles pour répondre à une situation impliquant des dépenses et des bénéfices répartis dans le temps.

Dans toute situation, il peut y avoir une différence de point de vue entre les diverses entités concernées par un choix économique.

Comme cela est mentionné à la page 26 du document B-0076, le consultant du Transporteur a présenté une analyse économique du point de vue de la société et a utilisé un « taux d'actualisation social ».

L'analyse réalisée par les intervenants présente le point de vue des clients, ce qui est d'autant plus essentiel que ce sont eux qui vont assumer les coûts supplémentaires et qui en retireront les éventuels bénéfices.

En effet, dans le cas présent, les clients vont assumer dans leurs tarifs les dépenses additionnelles relatives à cette maintenance additionnelle, et pour ceux-ci, cette dépense additionnelle a un coût d'opportunité.

Ainsi, pour les clients que représentent l'AQCIE et le CIFQ, la dépense supplémentaire a un impact sur la rentabilité de l'entreprise et se répercute directement sur le bénéfice des actionnaires. Le coût d'opportunité de ceux-ci peut être comparé au coût du rendement accordé par la Régie à Hydro-Québec (8,2%), à Gaz Métro (8,9%) et à Gazifère (9,1%).