

## **Réponse du Transporteur à l'engagement 8**

(Demandé par la Régie)



**Engagement 8**

(Demandé par Me de Repentigny de la Régie, 2019-12-09, notes sténo de l'audience du 9 décembre, volume 4, page 28)

Référence : B-0040, HQT-10 Document 1.1, page 34 à 37, DDR#1 Régie question 9.7 Tableaux 9.7C et 9.7D.

**Demandes : A) Fournir un tableau sous la même forme que les tableaux 9.7C et 9.7D, présentant un facteur C cumulé pour la période 2016 à 2018, sur la base des mises en service réelles de 2016 à 2018; faire le même exercice de comparaison pour quatre cycles de MRI sur la période 2007-2018.**

**B) À la suite des précisions<sup>1</sup> de la Régie lors de l'audience du 11 décembre 2019, il est demandé<sup>2</sup> au Transporteur de répondre au tableau de la pièce A-0040.**

Réponse :

**Réponse A**

Le Transporteur a été en mesure de présenter le tableau 9.7D pour le cycle illustratif de MRI pour les années 2015<sup>3</sup> à 2018 sur la base des mises en service réelles de 2014 à 2016 puisque les systèmes comptables actuels permettent l'extraction de données pour des mises en services réelles de l'année 2012 et suivantes.

Le Transporteur informe respectueusement la Régie qu'il n'est pas en mesure de reconstituer au prix d'un effort raisonnable les données réelles à l'établissement du Facteur C selon les mises en service réelles. Ce n'est qu'à partir de l'année 2012 que peuvent être réalisées, à partir des systèmes comptables actuels, les extractions requises pour de telles reconstitutions de mises en service réelles.

Le cycle précédent à celui fourni en réponse à la demande de renseignements citée en référence serait constitué des années 2011 à 2014. Or, seule les données de l'année 2014 seraient disponibles pour ce cycle (année témoin 2014 correspond au résultat du calcul déterminé selon les MES réelles de l'année 2012). Par conséquent, le Transporteur n'est pas en mesure de répondre à l'engagement.

---

<sup>1</sup> A-0041, NS, volume 6, 11 décembre 2019, [page 6](#).

<sup>2</sup> A-0041, NS, volume 6, 11 décembre 2019, [page 97](#).

<sup>3</sup> À noter que l'année 1 du cycle est déterminée sur la base du coût de service (aucun Facteur C n'est calculé pour l'année 2015).

**Réponse B à la suite des précisions fournies par la Régie**

Le Transporteur présente au tableau suivant le complément d'information demandé par la Régie. Afin de simplifier les illustrations, le Transporteur n'a pas tenu compte de l'application des Facteurs d'inflation (Facteur I) et de productivité (Facteur X).

**Tableau E-8.1<sup>4</sup>**

En M\$ ou en %	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1 Mises en service réelles	313,4	673,9	1 205,7	815,2	266,0	864,9	534,7
2 Mises en service projetées	467,2	720,3	1 607,5	561,8	374,4	771,4	1 485,5
3 Charges d'entretien et d'exploitation en % <sup>1</sup> des mises en service totales	1,276%	1,166%	1,273%	1,251%	1,527%	1,500%	1,555%
4 Facteur C selon les MES réelles coïncidentes (t) (1 X 3)	4,0	7,9	15,3	10,2	4,1	13,0	8,3
5 Facteur C selon les MES projetées (2 X 3)	6,0	8,4	20,5	7,0	5,7	11,6	23,1
<b>Cycle 2013-2016</b>							
6 Proposition du Transporteur - Cumulé			20,5	27,5	28,0		
7 Facteur C ligne 5			20,5	7,0	5,7		
8 Facteur C de l'année 2014 au réel - Ajustement					(5,2)		
9 Selon les MES réelles (t-2) - Cumulé			4,0	11,9	27,2		
10 Facteur C ligne 4 (t-2)			4,0	7,9	15,3		
11 Écart Proposition vs Selon les MES réelles (t-2)			16,5	15,6	0,8		
12 Écart Proposition vs Réel (t) - Cumulé			5,2	2,0	(1,6)		
13 Écart Réel (t-2) vs Réel (t) - Cumulé			(11,3)	(13,6)	(2,4)		
<b>Cycle 2014-2017</b>							
14 Proposition du Transporteur - Cumulé				7,0	12,7	27,5	
15 Facteur C ligne 5				7,0	5,7	11,6	
16 Facteur C de l'année 2015 au réel - Ajustement						3,2	
17 Selon les MES réelles (t-2) - Cumulé				7,9	23,2	33,4	
18 Facteur C ligne 4 (t-2)				7,9	15,3	10,2	
19 Écart Proposition vs Selon les MES réelles (t-2)				(0,9)	(10,5)	(5,9)	
20 Écart Proposition vs Réel (t) - Cumulé				(3,2)	(1,6)	0,2	
21 Écart Réel (t-2) vs Réel (t) - Cumulé				(2,3)	8,9	6,1	
<b>Cycle 2015-2018</b>							
22 Proposition du Transporteur - Cumulé					5,7	17,3	38,8
23 Facteur C ligne 5					5,7	11,6	23,1
24 Facteur C de l'année 2016 au réel - Ajustement							(1,6)
25 Selon les MES réelles (t-2) - Cumulé					15,3	25,5	29,6
26 Facteur C ligne 4 (t-2)					15,3	10,2	4,1
27 Écart Proposition vs Selon les MES réelles (t-2)					(9,6)	(8,2)	9,2
28 Écart Proposition vs Réel (t) - Cumulé					1,6	0,2	13,4
29 Écart Réel (t-2) vs Réel (t) - Cumulé					11,2	8,4	4,2

<sup>1</sup> 2012: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,698% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2013: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 4,628% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2014: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,666% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2015: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,455% et 15% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2016: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,021% et 19% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2017: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 4,811% et 19% de charges d'entretien et d'exploitation.  
<sup>1</sup> 2018: coût moyen pondéré du capital prospectif autorisé à 5,233% et 19% de charges d'entretien et d'exploitation.

<sup>4</sup> La proposition du Transporteur (B-00011, HQT-5, Document 1, [page 22](#)) consiste à maintenir l'approche retenue par la Régie dans la décision D-2018-001.

Les résultats montrent des écarts entre la proposition du Transporteur et celle portant sur les mises en services réelles (t-2) oscillant entre -10,5 M\$ et 16,5 M\$ pour les trois cycles. Cela appuie la réponse du Transporteur<sup>5</sup> à l'effet que les MES ne se réalisent pas de façon stable dans le temps et influencent en conséquence le Facteur C.

Également, les écarts entre la proposition du Transporteur et celle portant sur les mises en service réelles (t) tendent vers zéro à l'exception de l'année 2018<sup>6</sup>, démontrant le caractère juste et raisonnable de la proposition du Transporteur.

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur réitère que sa proposition :

- est éprouvée et reconnue par la Régie depuis la D-2009-015<sup>7</sup> ;
- est simple d'application ;
- permet un meilleur appariement des charges et des mises en service ;
- est conforme à l'appendice J des *Tarifs et conditions* concernant les projets de croissance.

---

<sup>5</sup> B-0040, HQT-10, Document 1.1, [page 36](#).

<sup>6</sup> Impact lié au report du projet Ligne à 735 kV Chamouchouane – Boût-de-l'île.

<sup>7</sup> D-2018-001, [par. 302](#). Voir également le [paragraphe 108](#) dans lequel la Régie juge prudent de créer un MRI de facture simple inspiré par la formule paramétrique utilisée depuis plusieurs années.