

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À
LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR D'AJOUTER UNE SECTION À 735-161 kV
AU POSTE CHAMOUCOUANE ET UNE LIGNE D'ALIMENTATION À 161 kV**

ANALYSE ÉCONOMIQUE

RÉINVESTISSEMENTS ET VALEUR RÉSIDUELLE

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0021](#), p. 7;
 - (ii) Pièce [B-0021](#), p. 8, réponse 4.2.

Préambule :

(i) « 4.1 La Régie constate que la rubrique relative aux réinvestissements de la solution 1 présente un montant total actualisé de 602 k\$ et un montant de 2 131 k\$ pour l'année 2049.

Veillez justifier et détailler ces montants.

Réponse :

Le montant de 2 131 k\$ pour l'année 2049 représente des travaux sur les actifs de télécommunication qui nécessiteront un remplacement après 25 ans à la suite de la mise en service du Projet. Le montant de 602 k\$ représente la valeur actualisée à l'année 2021 des coûts des travaux de 2 131 k\$ en 2049. » [nous soulignons]

(ii) « ***Solution 1 : La valeur résiduelle des immobilisations à la fin de la période d'analyse est de 76 386 k\$. Ce qui correspond à un montant actualisé de 8 11 479 k\$ en 2021, dont 11 204 k\$ sont attribuables à la ligne biterne à 161 kV de 18 km qui a une durée de vie utile de 70 ans. La différence de 275 k\$ concerne les actifs de poste.*** » [nous soulignons]

Demandes :

- 1.1 La Régie comprend que les actifs de télécommunication visés par le Projet ont une durée de vie utile de 25 ans. Veuillez confirmer la compréhension de la Régie.
- 1.2 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer si les coûts de 2 131 k\$ tiennent compte des coûts de démantèlement des actifs qui seraient remplacés en 2049. Veuillez détailler.
 - 1.2.1 Dans la négative, veuillez justifier.
- 1.3 Compte tenu que les nouveaux actifs de télécommunication seraient installés en 2049 et advenant que leur durée de vie soit de 25 ans, veuillez justifier l'absence de la valeur résiduelle à la fin de la période d'analyse (2063).

PÉRIODE D'ANALYSE

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 15 et 21;
 - (ii) Pièce [B-0021](#), p. 6 et 8, réponses 3.1 et 4.2;
 - (iii) Pièce [B-0006](#), Annexes 5 et 6.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur compare les coûts des solutions envisagées en tenant compte des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, de la taxe sur les services publics, du coût du capital et des pertes électriques. L'analyse économique a été réalisée sur une période de 44 ans sur la base des hypothèses suivantes :*

[...]

L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts de celui-ci, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, et à la taxe sur les services publics.

Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 50 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période de 50 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet. » [nous soulignons]

(ii) « *La durée de vie moyenne pondérée des différentes immobilisations amortissables, prévues être mises en service dans le cadre du Projet, est de 51,5 ans, donnant lieu à une durée de vie arrondie de 50 ans.*

[...]

L'étude économique est réalisée sur un horizon de 44 ans, soit 40 ans après la mise en service. » [nous soulignons]

(iii) Le Transporteur présente l'analyse économique détaillée sur un horizon de 40 ans après la mise en service et l'impact tarifaire sur des périodes de 20 ans et de 50 ans.

Demandes :

- 2.1 Veuillez justifier l'utilisation de périodes différentes dans l'analyse économique et l'impact tarifaire, soit respectivement 40 ans après la mise en service et 50 ans.
- 2.2 Veuillez déposer une analyse économique détaillée sur une période de 50 ans après la mise en service des solutions 1 et 2, selon le même niveau de détails de l'Annexe 5 (référence (iii)).

(iii) « Le tableau 5 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.

Tableau 5
Coûts des travaux avant-projet et projet
 (en milliers de dollars de réalisation)

		Total lignes, poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		2 983,6
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		168 984,6
Client		7 160,1
Frais financiers		11 030,7
Sous-total		187 175,4
TOTAL		190 159,0

»

(iv) « Chaque modèle est établi à partir d'une combinaison des 3 composantes suivantes :

1. Indices par agrégats types.
2. Facteur Marché
3. Facteur Productivité

Le taux de variation de chaque composante est basé sur les prévisions de Global Insight.

La composante Indices par agrégats types est détaillée selon les rubriques :

- *Main-d'œuvre (interne et externe).*
- *Construction (main-d'œuvre conventionnée et Équipement).*
- *Matériaux (Approvisionnement) : acier, bois, aluminium, conducteurs, etc.*

La proportion de chaque rubrique varie selon les secteurs d'activités. Les données de base relatives aux proportions des rubriques sont issues des projets existants d'Hydro-Québec. À chaque rubrique est associé un taux de variation annuel basé sur les prévisions de Global Insight.

Le facteur Marché représente la prévision de la marge de profit des entrepreneurs en construction.

Le facteur Productivité reflète la productivité reliée à l'arrivée des nouveaux travailleurs dans une industrie. » [note de bas de page omise]

COÛTS DU PROJET

4. Référence : Pièce [B-0008](#), p. 8.

Préambule :

« Le Transporteur présente au tableau 2 une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du tableau 1. Ces coûts s'élèvent à 6,9 M\$, soit 3,7 % du coût de 187,7 M\$.

Tableau 2
Coûts du « client »
(en milliers de dollars)

Description	Total	Avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Inspection finale et mise en route	████	██	████	████	████	████	██	██
Expertise immobilière	████	██	████	████	████	████	██	██
Mise en valeur	████	██	████	████	████	████	██	██
Expertise technique	████	██	████	████	████	████	██	██
Communications et relations publiques	████	██	████	████	████	████	██	██
Total	6 895,1	██	████	████	████	████	██	██

La nature de ces coûts est décrite comme suit :

- *Inspection finale et mise en route : activités réalisées par le Transporteur associées aux essais techniques et spécialisés pour s'assurer du bon fonctionnement des équipements installés avant la mise en service commerciale. »*

Demandes :

- 4.1 La Régie note au tableau 2 du préambule que les coûts d'inspection finale et mise en route représentent une part prépondérante, soit environ █ % , du total des coûts de la rubrique « Client ». Veuillez expliquer l'importance de ces coûts.
- 4.2 Veuillez expliquer la proportion importante des coûts de cette rubrique prévus pour les années █ et █ , représentant respectivement █ % et █ % des coûts totaux. Veuillez préciser pour chacune de ces années les équipements visés par l'inspection finale et mise en route.