

**DÉTERMINATION DES MÉTHODES COMPTABLES ET  
FINANCIÈRES APPLICABLES AUX DEMANDES DE  
DÉPLACEMENTS ET DE MODIFICATIONS D'ACTIFS  
DU RÉSEAU DE TRANSPORT PAR DES TIERS**



## TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE.....	5
2. NATURE DES TRAVAUX .....	6
3. TRAITEMENT DES DEMANDES.....	7
4. CONTRIBUTIONS EXIGÉES POUR LES TRAVAUX DEMANDÉS.....	9
4.1 SCÉNARIO 1.....	11
4.2 SCÉNARIO 2.....	12
4.3 SCÉNARIO 3.....	12
4.4 MÉTHODE DE CALCUL DE CONTRIBUTION PROPOSÉE PAR LE TRANSPORTEUR .....	15
5. COMPTABILISATION DE LA CONTRIBUTION.....	16
6. CONCLUSION .....	16



1    **1. MISE EN CONTEXTE**

2    Le Transporteur reçoit des demandes de tiers («demandeurs») visant à  
3    déplacer ou apporter des modifications aux actifs du réseau de transport, et ce  
4    afin de permettre la réalisation de leur projet. Ces demandes proviennent  
5    principalement d'organismes à intérêts publics tels que le Ministère des  
6    Transports du Québec (le «MTQ»), les villes, municipalités et autres entités du  
7    même genre. D'autres demandes proviennent d'organismes à intérêts privés  
8    tels que les promoteurs immobiliers, les entreprises, les producteurs privés et  
9    autres. De plus, des demandes peuvent provenir également des divisions  
10   d'Hydro-Québec, tel que Hydro-Québec Production (le «Producteur»).

11   Essentiellement, il s'agit de travaux à réaliser sur les actifs du Transporteur  
12   qui ne font pas l'objet de sa planification à court, moyen ou long terme. Dans  
13   un tel contexte, le Transporteur accepte d'apporter des modifications ou ajouts  
14   à ses immobilisations.

15   Le présent dossier vise à faire état des enjeux financiers reliés à ces  
16   demandes. Il adresse les préoccupations, les hypothèses et les choix de  
17   solutions qui ont été analysés par le Transporteur et qui sont à l'origine du  
18   traitement financier et comptable proposé. Ainsi, par souci de transparence et  
19   de rigueur, le Transporteur dépose la présente demande conformément à  
20   l'article 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* («la Loi»). En effet, l'article 32  
21   (3.1°) de la Loi mentionne que :

1       «La Régie peut de sa propre initiative ou à la demande d'une personne  
2       intéressée :

3       ...

4               3.1° déterminer, pour le transporteur d'électricité, le  
5               distributeur d'électricité et chaque distributeur de gaz naturel  
6               les méthodes comptables et financières qui leur sont  
7               applicables;»

8       La présente demande consiste donc à faire déterminer par la Régie de  
9       l'énergie, le traitement générique des méthodes comptables et financières  
10       applicables aux demandes de déplacements ou de modifications d'actifs du  
11       réseau de transport par des tiers.

12       En particulier, treize projets reliés à ce type de demandes sont présentement  
13       en cours, dont dix des projets concernent le MTQ. Les coûts pour le  
14       Transporteur pour l'ensemble de ces projets sont estimés à 48 M\$, avant  
15       contribution. Un autre projet est aussi en cours avec le Producteur; son coût  
16       est estimé à 13 M\$.

17       Par ailleurs, d'autres projets pourraient débuter prochainement puisque  
18       certains font présentement l'objet d'études de faisabilité. Les coûts estimés à  
19       ce jour pour l'ensemble de ces projets sous étude sont d'environ 20 M\$ (en  
20       cas de réalisation). Parmi ces projets, douze proviennent du MTQ et deux sont  
21       reliés à des demandeurs ayant des intérêts privés, dont l'un pourrait atteindre  
22       13 M\$.

## 23       **2. NATURE DES TRAVAUX**

24       Dans le cadre de la réalisation des projets visés par la présente, il est  
25       demandé au Transporteur de déplacer une (ou des) section(s) de ligne de  
26       transport ou d'apporter des modifications à ses actifs. Ces déplacements ou  
27       modifications sont nécessaires afin de permettre, notamment, la construction

1 de nouvelles routes ou la modification au réseau routier, l'expansion pour une  
2 entreprise privée, la réalisation d'un nouveau projet immobilier ou  
3 l'aménagement d'une centrale par le Producteur. Pour le Transporteur, ces  
4 travaux sont principalement de nature capitalisable et constituent par  
5 conséquent un projet à l'investissement sous la catégorie Respect des  
6 exigences présentée dans la catégorie des investissements ne générant pas  
7 de revenus additionnels.

8 Néanmoins, certains travaux demandés peuvent être de nature non  
9 capitalisable. En pareil cas, ils sont entièrement facturés au demandeur, à  
10 coût complet, conformément aux encadrements d'Hydro-Québec et dans  
11 l'année même de leur occurrence. Ces types de travaux ne font pas l'objet du  
12 présent dossier puisque le remboursement total des coûts par le demandeur  
13 vient compenser l'impact sur le revenu requis du Transporteur. Il s'agit, par  
14 exemple, de travaux relatifs au déplacement de haubans, au retensionnement  
15 des conducteurs ou au rehaussement de poteaux ou pylônes.

### 16 **3. TRAITEMENT DES DEMANDES**

17 À la réception de la demande de déplacement d'actifs ou de modification à  
18 ses installations, le Transporteur entreprend une étude de faisabilité. Cette  
19 étude a pour but d'évaluer sommairement les impacts du projet du demandeur  
20 sur ses installations de transport, d'identifier les solutions possibles pour le  
21 réaménagement souhaité, de définir l'étendue des travaux et de proposer et  
22 conseiller le demandeur sur un scénario préliminaire de réalisation. Ainsi,  
23 l'étude de faisabilité vise à évaluer les différents scénarios de solutions  
24 possibles et à établir un estimé des coûts paramétriques pour le scénario  
25 choisi. Les coûts de l'étude de faisabilité étant de nature non capitalisable, ils  
26 sont entièrement remboursés par le demandeur.

1 Pour chacun des projets souhaités, le Transporteur s'assure de choisir les  
2 meilleures solutions au meilleur coût. Pour ce faire, le Transporteur travaille en  
3 collaboration avec le demandeur afin, par exemple, d'optimiser le nouveau  
4 tracé de lignes de transport. Le Transporteur détermine, selon les normes  
5 techniques en vigueur, les travaux minimums requis à effectuer pour  
6 permettre la réalisation du projet du demandeur. Le Transporteur s'assure de  
7 la disponibilité des ressources pour la réalisation des travaux et de l'arrimage  
8 de ceux-ci avec la planification du réseau, notamment la planification des  
9 mises hors tension.

10 Si le demandeur désire poursuivre son projet selon la proposition soumise par  
11 le Transporteur, une étude d'avant-projet est alors réalisée afin de déterminer  
12 plus précisément les coûts ainsi que les échéanciers pour la réalisation des  
13 travaux. À moins que le demandeur décide de ne plus réaliser son projet, la  
14 phase projet débute pour l'exécution des travaux. Le Transporteur mandate  
15 Hydro-Québec Équipement («HQÉ») pour la réalisation des travaux de  
16 l'avant-projet et du projet.

17 En conformité avec les pouvoirs de décision d'Hydro-Québec, une  
18 approbation est obtenue en fonction du coût des travaux avant contribution  
19 pour chaque projet et ce, avant le début des travaux. Le seuil monétaire pris  
20 en compte pour fin d'approbation est appliqué sur le coût brut des travaux,  
21 c'est-à-dire sans considération de la contribution financière qui sera exigée du  
22 tiers.

23 Un contrat liant le demandeur et le Transporteur est signé pour chaque phase  
24 de projet, soit l'étude de faisabilité, l'avant-projet et le projet. Dans l'éventualité  
25 où un projet est abandonné par le demandeur, le contrat liant les parties  
26 stipule notamment que le demandeur doit rembourser au Transporteur tous  
27 les frais encourus ainsi que les frais pour compléter les travaux requis. De



1 plus, avant le début de chacune des phases du projet, des garanties de  
2 paiement sont exigées pour tous les demandeurs ayant un intérêt privé. Des  
3 paiements sont aussi exigés en cours de réalisation des travaux et ce, même  
4 pour les demandeurs tels que le MTQ.

#### 5 **4. CONTRIBUTIONS EXIGÉES POUR LES TRAVAUX DEMANDÉS**

6 En regard des contributions exigées pour les travaux demandés, le  
7 Transporteur estime que la demande du MTQ concernant le projet de  
8 l'autoroute 30 est sans contredit le premier projet d'envergure adressé au  
9 Transporteur depuis l'avènement de la réglementation de ses activités. Aussi,  
10 lorsqu'il a accueilli cette demande, le Transporteur a fait part de ses  
11 préoccupations en matière réglementaire auprès des responsables concernés  
12 par l'entente cadre alors en cours d'élaboration avec le MTQ. Le Transporteur  
13 était conscient que cette entente cadre mettrait les bases d'une méthodologie  
14 qui servirait de précédent pour les demandes à venir auprès de tout autre  
15 demandeur.

16 Au départ, en ce qui concerne les demandes du MTQ, une première approche  
17 a été analysée par le Transporteur. Ces demandes ont été associées à des  
18 besoins d'ordre ou d'intérêt public. L'aspect « rôle social » ou « responsabilité  
19 sociale » lié à la mission de ce demandeur et par conséquent à sa demande,  
20 sont donc apparus comme étant un élément distinctif à prendre en  
21 considération dans la contribution à exiger du demandeur pour les travaux  
22 requis. Par opposition, les demandes provenant de tiers ayant des intérêts  
23 privés ou purement commerciaux ont été abordées autrement. Le  
24 Transporteur a alors envisagé de se faire rembourser 100 % des coûts des  
25 travaux, sans égard à la durée de vie restante des installations touchées, en  
26 majorant la facture d'un profit dont il pourrait faire bénéficier sa clientèle de la  
27 charge locale, en appliquant ledit profit en réduction de ses charges

1 admissibles aux fins du calcul de son revenu requis.

2 Une telle approche de différenciation par type de demandeurs a par la suite  
3 été écartée par le Transporteur. Le Transporteur propose plutôt que la  
4 contribution exigée des tiers pour des travaux à réaliser sur ses installations,  
5 et ce, à leur demande, soit établie sur la base d'un principe unique, qu'il juge  
6 juste et équitable, non discriminatoire, peu importe que les demandes soient  
7 d'intérêt public, privé ou commercial.

8 Par ailleurs, les demandes à l'origine du présent dossier ont toujours porté sur  
9 des scénarios de travaux qui visaient à effectuer, selon les normes techniques  
10 en vigueur, les travaux « minimalement requis » pour permettre au demandeur  
11 de réaliser son projet. Or, dans certains cas, le demandeur peut soumettre  
12 une demande pour des travaux qui vont au-delà des travaux minimums requis.  
13 Par exemple, un demandeur pourrait demander une construction spéciale qui  
14 consisterait à déplacer une portion de ligne en réinstallant par la suite des  
15 pylônes de type tubulaires au lieu de pylônes d'acier plus conventionnels.

16 En pareil cas, le Transporteur est d'avis que tout impact sur ses coûts, si  
17 minime soit-t-il, ne saurait se justifier auprès de sa clientèle. En conséquence,  
18 lorsque le demandeur exige des travaux qui excèdent les travaux  
19 minimalement requis, le Transporteur propose que tous les coûts du projet  
20 soient remboursés à 100% par le demandeur, sans autre considération.

21 *Scénarios envisagés*

22 Les trois scénarios qui ont été analysés pour établir la méthode de calcul de la  
23 contribution exigée des tiers sont décrits ci-après.

24 Pour l'essentiel, la contribution à verser par le demandeur vise à compenser  
25 de manière juste et équitable l'impact à la hausse sur le revenu requis du  
26 Transporteur pour l'année où les travaux sont exécutés ainsi que pour les

1 années suivantes. Les critères retenus pour guider le choix de la méthode de  
2 calcul de la contribution se résument donc comme suit :

- 3 • contribution juste et équitable pour le demandeur et pour le  
4 Transporteur;
- 5 • compensation de l' impact à la hausse sur le revenu requis pour l'année  
6 de réalisation des travaux ainsi que pour les années suivantes;
- 7 • considération de l'âge des actifs remplacés (durée de vie restante aux  
8 registres comptables).

#### 9 **4.1 Scénario 1**

10 L'un des scénarios analysé par le Transporteur envisageait une contribution  
11 égale à 100% du coût des travaux, sans profit d'une part, et avec profit d'autre  
12 part. Ce scénario, avec ou sans profit, compensait entièrement l'impact sur le  
13 revenu requis et pouvait même avoir un impact à la baisse sur le revenu  
14 requis dans les années suivant la mise en service du projet.

15 Par ailleurs, ce type de scénario, qui ne tenait pas compte de la durée de vie  
16 restante de l'actif remplacé, s'est avéré non équitable pour le demandeur.  
17 Suivant un tel scénario, le Transporteur possédait en effet une nouvelle  
18 immobilisation, dont le coût était entièrement compensé par la contribution  
19 reçue, et dont la durée de vie était supérieure, parfois largement, à celle de  
20 l'actif remplacé.

21 Le Transporteur était d'avis que le demandeur reconnaîtrait comme étant  
22 raisonnable, juste et équitable, une contribution qui compenserait les coûts  
23 générés par la nécessité de devancer des investissements en immobilisations  
24 pour répondre à sa demande, à la condition toutefois que cette contribution  
25 soit en lien avec l'âge des installations touchées par la demande. Ainsi, la  
26 contribution exigée du demandeur serait plus importante pour des travaux sur  
27 des actifs récents que celle exigée pour des travaux sur des actifs rendus à la

1 fin de leur durée de vie utile.

## 2 **4.2 Scénario 2**

3 D'autres scénarios ont aussi été analysés par le Transporteur, dont ceux  
4 mentionnés précédemment qui différencient le traitement selon le type de  
5 demandeurs. Dans ce cas-ci, la notion de différenciation selon le type de  
6 demandeurs aurait pu être reflétée dans la méthode de calcul d'une  
7 contribution en raison du fait que les demandeurs ayant un intérêt public, dont  
8 plus particulièrement le MTQ, ont un rôle social et que leurs projets bénéficient  
9 à l'ensemble de la population québécoise.

10 À titre d'exemple, le scénario suivant aurait pu être envisagé dans le calcul de  
11 la contribution exigée du demandeur selon qu'il soit d'intérêt public, privé,  
12 commercial ou affilié du Transporteur :

- 13 • la contribution tenant compte de l'âge de l'actif remplacé et sans  
14 profit pour les demandeurs ayant un intérêt public, tel le MTQ;
- 15 • la contribution tenant compte de l'âge de l'actif remplacé et sans  
16 profit pour un demandeur interne ou « affilié », tel Hydro-Québec  
17 Production ou autre producteur; et
- 18 • pour les demandeurs ayant un intérêt privé ou commercial,  
19 contribution égale à 100 % du coût des travaux sans profit ou  
20 avec profit.

21 Tel que mentionné précédemment, la notion de différenciation a été écartée  
22 par le Transporteur par souci d'équité mais aussi par souci de simplification.

## 23 **4.3 Scénario 3**

24 Un autre scénario a été analysé, soit celui d'une contribution correspondant à  
25 la valeur actualisée des impacts annuels sur le revenu requis du Transporteur.

1 Cette méthode de calcul vise à obtenir une contribution juste et équitable tout  
2 en s'assurant de n'avoir aucun impact sur le revenu requis pour l'année où les  
3 travaux sont réalisés ainsi que pour les années subséquentes. La contribution  
4 demandée correspond à la valeur d'actualisation des impacts annuels sur le  
5 revenu requis reliés aux modifications apportées aux actifs visés par les  
6 travaux (ajouts et retraits) et qui sont inclus dans la base tarifaire du  
7 Transporteur.

8 La période d'actualisation utilisée correspond à la durée de vie moyenne  
9 restante des actifs faisant l'objet des travaux. Un seuil minimum de cinq ans  
10 est cependant appliqué afin d'éviter que des travaux soient réalisés sur des  
11 actifs complètement amortis sans qu'aucune contribution ne soit reçue, alors  
12 que les installations ne nécessiteraient pas d'interventions de la part du  
13 Transporteur. Le choix du nombre d'années à prendre en considération pour  
14 le seuil minimum correspond aussi à l'horizon de la planification stratégique du  
15 Transporteur.

16 Dans le même ordre d'idée, si la valeur actualisée de l'impact sur le revenu  
17 requis excède le coût total du projet, la contribution exigée du demandeur est  
18 limitée au coût du projet. La contribution reçue appliquée en contrepartie du  
19 coût du nouvel actif viendra alors compenser l'impact sur la base tarifaire.

20 Les données et hypothèses permettant d'établir la contribution à payer par le  
21 demandeur sont les suivantes :

- 22 • le coût réel du projet à l'investissement, incluant l'avant-projet  
23 lors de la mise en service;
- 24 • la durée de vie et l'amortissement selon les registres  
25 comptables;
- 26 • la valeur nette des actifs retirés aux registres comptables et  
27 l'amortissement du retrait selon les principes comptables;

- 1           •     le taux de rendement sur la base de tarification autorisé à la date  
2                   du calcul de la contribution et hypothèse d'un même taux de  
3                   rendement pour les années suivantes;
- 4           •     l'actualisation des impacts au taux du coût moyen pondéré du  
5                   coût en capital autorisé à la date du calcul de la contribution; et
- 6           •     la détermination de la durée de vie moyenne restante des actifs  
7                   retirés pour un code de localisation.

8   Après analyse et pour des fins de simplification, le Transporteur souligne qu'il  
9   n'a pas choisi d'actualiser les impacts annuels sur une période plus longue  
10  que la durée de vie restante des actifs en incluant la notion de valeur de  
11  devancement des travaux pour les années futures puisque les estimations  
12  dépassant un certain nombre d'années s'avèrent difficiles et trop arbitraires.

13  Par ailleurs, ce scénario de calcul ne s'applique que dans le cadre où les  
14  travaux demandés correspondent aux travaux « minimalement requis » pour  
15  permettre au demandeur de réaliser son projet. Les coûts additionnels ou  
16  supplémentaires à encourir dans le cas où le demandeur opte pour des  
17  travaux dépassant les travaux minimums requis (construction ou exigences  
18  spéciales) auraient un impact à la hausse sur le revenu requis à la fin de la  
19  période prise en compte pour l'actualisation. En pareil cas, et afin de protéger  
20  les clients du Transporteur contre une augmentation tarifaire découlant des  
21  travaux envisagés, le Transporteur exigera du demandeur qu'il rembourse  
22  entièrement les coûts du projet et ce, sans autre considération.

23  Les demandeurs auraient souhaité que le plein remboursement des coûts  
24  encourus sans autre considération ne s'applique que sur les coûts  
25  supplémentaires associés aux travaux qui excèdent le coût estimé des travaux  
26  minimalement requis. Cette alternative n'a pas été retenue par le Transporteur  
27  compte tenu de l'impossibilité d'effectuer le calcul de la contribution sur des

1 coûts réels d'un scénario de travaux minimalement requis.

#### 2 **4.4 Méthode de calcul de contribution proposée par le Transporteur**

3 Pour toutes les demandes de déplacements ou de modifications d'actifs du  
4 réseau de transport en provenance des tiers incluant, les divisions d'Hydro-  
5 Québec, le Transporteur propose d'appliquer la méthode de calcul de  
6 contribution basée sur l'actualisation des impacts sur le revenu requis du  
7 Transporteur, soit celle décrite au scénario 3 précédent. Cette méthode lui  
8 apparaît juste et équitable tant pour les demandeurs que pour lui-même et n'a  
9 pas d'impact à la hausse sur le revenu requis et sur sa clientèle.

10 Cette proposition de méthode de calcul de la contribution a d'ailleurs été  
11 présentée au principal demandeur, soit le MTQ. Celui-ci est satisfait avec la  
12 méthode de calcul proposée qu'il entérine d'ailleurs dans le projet d'entente  
13 cadre, dont la signature est toutefois conditionnelle à l'acceptation de la dite  
14 méthode par la Régie.

15 Le Transporteur présente à l'Annexe A, deux exemples de calcul de  
16 contribution ainsi que la comptabilisation de la contribution selon la méthode  
17 proposée. Ces exemples montrent le calcul de la contribution pour un même  
18 projet au coût de 3 M\$ avec un amortissement sur une durée de 50 ans, mais  
19 dont les durées de vie restante des actifs remplacés (retraits) sont  
20 respectivement de 10 ans et 30 ans.

21 Ces exemples démontrent que plus les actifs remplacés sont récents (ceux  
22 ayant une longue durée de vie restante), plus la contribution demandée sera  
23 importante, voire même égale, au coût du projet. Dans le cas où les actifs  
24 remplacés sont moins récents (exemple 1 de l'Annexe A), la contribution  
25 demandée sera inférieure au coût du projet. Dans ce cas, le Transporteur  
26 prend donc en considération l'avantage de posséder une nouvelle

1 immobilisation et conséquemment accepte un impact négligeable sur le  
2 revenu requis.

### 3 **5. COMPTABILISATION DE LA CONTRIBUTION**

4 Le Transporteur propose d'appliquer la contribution reçue dans un compte de  
5 crédit reporté aux immobilisations et de l'amortir au même rythme que les  
6 actifs ayant été mis en service suite aux modifications ou ajouts effectués pour  
7 le demandeur en utilisant la durée de vie moyenne de ces derniers pour  
8 amortir la contribution reçue.

9 De l'avis du Transporteur, cette façon de faire permet de simplifier le  
10 traitement comptable et n'a pas d'impact significatif sur le revenu requis.

### 11 **6. CONCLUSION**

12 Le Transporteur a analysé plusieurs scénarios afin d'établir la meilleure  
13 méthode de calcul de ces contributions. De l'avis du Transporteur, le scénario  
14 3 décrit plus amplement au présent document, est la méthode la plus  
15 appropriée qui mène à un traitement juste et équitable des demandes de  
16 déplacements ou de modifications d'actifs du réseau de transport par des  
17 tiers.

18 Le Transporteur demande donc à la Régie qu'elle détermine, pour le  
19 Transporteur, le traitement générique des méthodes comptables et financières  
20 présentées au présent dossier et applicables aux demandes de déplacements  
21 ou modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.



## **Annexe A**

### **Exemples de calculs de contribution**



### Exemple 1

Coût du projet: 3 000 000\$

Valeur d'acquisition des actifs retirés: 225 000 \$

Valeur nette de l'actif retiré (durée de vie restante de 10 ans): 70 000\$

#### Impacts annuels sur le revenu requis du projet avant contribution

(en milliers \$)	Années													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50
<b>Mise en service du nouvel actif</b>														
Rendement (base tarifaire)	248.9	246.6	244.2	241.8	239.3	236.7	234.1	231.3	228.5	225.6	191.4	145.5	83.7	0.8
Dépenses	58.7	58.2	54.9	53.5	54.1	54.8	55.4	56.1	56.8	57.5	66.1	77.6	93.0	113.8
<b><u>Impact - nouvel actif</u></b>	<b>307.6</b>	<b>304.8</b>	<b>299.1</b>	<b>295.3</b>	<b>293.4</b>	<b>291.5</b>	<b>289.5</b>	<b>287.4</b>	<b>285.3</b>	<b>283.1</b>	<b>257.5</b>	<b>223.1</b>	<b>176.7</b>	<b>114.6</b>
<b>Retrait d'actif</b>														
Rendement (base tarifaire)	-1.4	-2.5	-3.5	-4.5	-4.0	-3.4	-2.8	-2.1	-1.4	-0.8				
Dépenses	18.6	11.9	11.6	11.4	-7.5	-7.7	-0.8	-8.1	-8.2	-8.3				
<b><u>Impact - retrait d'actif</u></b>	<b>17.2</b>	<b>9.4</b>	<b>8.1</b>	<b>6.9</b>	<b>-11.5</b>	<b>-11.1</b>	<b>-3.6</b>	<b>-10.2</b>	<b>-9.6</b>	<b>-9.1</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>Impact sur le revenu requis (avant contribution)</b>	<b>324.8</b>	<b>314.2</b>	<b>307.2</b>	<b>302.2</b>	<b>281.9</b>	<b>280.4</b>	<b>285.9</b>	<b>277.2</b>	<b>275.7</b>	<b>274.0</b>	<b>257.5</b>	<b>223.1</b>	<b>176.7</b>	<b>114.6</b>

#### Contribution

**Contribution demandée: 2 236 885 \$** (actualisation des impacts annuels pour une période de 10 ans, au taux d'actualisation de 6,8%)

#### Comptabilisation de la contribution reçue

(en milliers \$)	Années													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50
<b>Contribution: (2 236 885\$)</b>														
Rendement (base tarifaire)	-185.5	-183.8	-182.1	-180.3	-178.4	-176.5	-174.5	-172.5	-170.4	-168.2	-142.7	-108.5	-62.4	-5.0
Dépenses	-32.0	-32.4	-32.9	-33.4	-33.9	-34.3	-34.8	-35.3	-35.9	-36.4	-42.8	-51.4	-62.9	-78.4
<b><u>Impact - Contribution</u></b>	<b>-217.5</b>	<b>-216.2</b>	<b>-215.0</b>	<b>-213.7</b>	<b>-212.3</b>	<b>-210.8</b>	<b>-209.3</b>	<b>-207.8</b>	<b>-206.3</b>	<b>-204.6</b>	<b>-185.5</b>	<b>-159.9</b>	<b>-125.3</b>	<b>-83.4</b>
<b>Impact sur le revenu requis après contribution</b>	<b>107.3</b>	<b>98.0</b>	<b>92.2</b>	<b>88.5</b>	<b>69.6</b>	<b>69.6</b>	<b>76.6</b>	<b>69.4</b>	<b>69.4</b>	<b>69.4</b>	<b>72.0</b>	<b>63.2</b>	<b>51.4</b>	<b>31.2</b>

## Exemple 2

Coût du projet: 3 000 000\$

Valeur d'acquisition des actifs retirés: 450 000 \$

Valeur nette de l'actif retiré (durée de vie restante de 30 ans): 343 000\$

### Impacts annuels sur le revenu requis du projet avant contribution

(en milliers \$)	Années													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50
<b>Mise en service du nouvel actif</b>														
Rendement (base tarifaire)	248.9	246.6	244.2	241.8	239.3	236.7	234.1	231.3	228.5	225.6	191.4	145.5	83.7	0.8
Dépenses	58.7	58.2	54.9	53.5	54.1	54.8	55.4	56.1	56.8	57.5	66.1	77.6	93.0	113.8
<b>Impact - nouvel actif</b>	<b>307.6</b>	<b>304.8</b>	<b>299.1</b>	<b>295.3</b>	<b>293.4</b>	<b>291.5</b>	<b>289.5</b>	<b>287.4</b>	<b>285.3</b>	<b>283.1</b>	<b>257.5</b>	<b>223.1</b>	<b>176.7</b>	<b>114.6</b>
<b>Retrait d'actif</b>														
Rendement (base tarifaire)	-4.8	-7.0	-9.2	-11.5	-13.7	-15.8	-18.0	-20.1	-22.2	-21.9	-12.6	-0.2		
Dépenses	27.2	26.2	25.7	25.5	25.0	24.4	24.0	23.6	23.0	-8.8	-13.9	-17.1		
<b>Impact - retrait d'actif</b>	<b>22.4</b>	<b>19.2</b>	<b>16.5</b>	<b>14.0</b>	<b>11.3</b>	<b>8.6</b>	<b>6.0</b>	<b>3.5</b>	<b>0.8</b>	<b>-30.7</b>	<b>-26.5</b>	<b>-17.3</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>Impact sur le revenu requis (avant contribution)</b>	<b>330.0</b>	<b>324.0</b>	<b>315.6</b>	<b>309.3</b>	<b>304.7</b>	<b>300.1</b>	<b>295.5</b>	<b>290.9</b>	<b>286.1</b>	<b>252.4</b>	<b>231.0</b>	<b>205.8</b>	<b>176.7</b>	<b>114.6</b>

### Contribution

<b>Contribution demandée:</b>	<b>3 000 000 \$</b> (Maximum coût du projet)
(actualisation des impacts annuels pour une période de 30 ans, au taux d'actualisation de 6,8%)	<b>3 694 916 \$</b>

### Comptabilisation de la contribution reçue

(en milliers \$)	Années													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50
<b>Contribution: (3 000 000\$)</b>														
Rendement (base tarifaire)	-248.9	-246.6	-244.2	-241.8	-239.3	-236.7	-234.1	-231.3	-228.5	-225.6	-191.4	-145.5	-83.7	-0.8
Dépenses	-58.7	-58.2	-54.9	-53.5	-54.1	-54.8	-55.4	-56.1	-56.8	-57.5	-66.1	-77.6	-93.0	-113.8
<b>Impact - Contribution</b>	<b>-307.6</b>	<b>-304.8</b>	<b>-299.1</b>	<b>-295.3</b>	<b>-293.4</b>	<b>-291.5</b>	<b>-289.5</b>	<b>-287.4</b>	<b>-285.3</b>	<b>-283.1</b>	<b>-257.5</b>	<b>-223.1</b>	<b>-176.7</b>	<b>-114.6</b>
<b>Impact sur le revenu requis après contribution</b>	<b>22.4</b>	<b>19.2</b>	<b>16.5</b>	<b>14.0</b>	<b>11.3</b>	<b>8.6</b>	<b>6.0</b>	<b>3.5</b>	<b>0.8</b>	<b>-30.7</b>	<b>-26.5</b>	<b>-17.3</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>