

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 2
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

1 chaque paramètre et pour différentes périodes de temps
2 (mois, jour) et ce, pour chacun des points d'interconnexion de
3 ces réseaux. Ces données sont publiées soit en dollars
4 américains, soit en dollars canadiens, et doivent être
5 converties au taux de change en vigueur pour la période
6 concernée. Dans un cas, le service complémentaire de réglage
7 de fréquence est tarifé en pourcentage du prix de marché
8 horaire. L'extraction et le traitement informatique de ces
9 données pour les 8760 heures de l'année nécessiterait
10 quelques centaines d'heures de travail et de plus, en
11 l'effectuant simultanément pour toute cette période, elle risque
12 d'être une source d'erreur importante, sans ajouter de façon
13 significative à la compréhension de la politique de rabais
14 proposée.

15 Le Transporteur soumet donc les Tableaux 1 et 2 ci-dessous
16 qui, en complément du tableau fourni en réponse à la question
17 12.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie
18 déposée comme pièce HQT-6, Document 1, présentent un
19 sommaire de données représentatives pour les éléments
20 demandés applicables à l'année 2004.

1 **Tableau 1.1.a – Données applicables au réseau d'origine**
 2 **en mode exportation**
 3 **(Année 2004, en \$CA/MWh) (1)**

	New York	Ontario	Nouvelle-Angleterre	Nouveau-Brunswick
Tarif de transport	2,91	7,20 (2)	8,92	2,96 (3)
Services complémentaires				
- Gestion du réseau	2,81	Inclus	2,21	0,16
- Réglage de tension	0,47	Inclus	0,26	0,21
- Réglage de fréquence	Inclus	Inclus	0,47	- (4)
- Réserve tournante	0,18	Inclus	0,20	- (4)
- Réserve arrêtée	Inclus	Inclus	- (4)	- (4)
Taux de pertes électriques	Inclus dans le prix LBMP	Inclus	Inclus dans le prix LMP	3,3%
Frais de congestion	Inclus dans le prix LBMP	Inclus	Inclus dans le prix LMP	- (4)
Coût total des éléments précédents	6,37	7,20	12,05	3,46

- 4 (1) Les données en \$ÉU pour la Nouvelle-Angleterre et New York sont
 5 converties en \$CA selon le taux de change annuel moyen pour
 6 l'année 2004 de 1,3015.
- 7 (2) Ce montant inclus le frais fixe de 1,00 \$/MWh payé à HydroOne,
 8 ainsi que les frais fixes et variables « Uplift » chargés par le IESO.
- 9 (3) Tarif horaire non ferme hors pointe.
- 10 (4) Ne s'applique pas à cette transaction.

1 **Tableau 1.1.b – Données applicables au réseau de destination**
 2 **en mode importation**
 3 **(Année 2004, en \$CA/MWh) (1)**

	New York	Ontario	Nouvelle-Angleterre	Nouveau-Brunswick
Tarif de transport	0,00	0,00	13,02	2,96 (2)
Services complémentaires				
- Gestion du réseau	0,00	0,00	0,33	0,16
- Réglage de tension	0,00	0,00	- (3)	0,21
- Réglage de fréquence	0,00	0,00	- (3)	- (3)
- Réserve tournante	0,00	0,00	- (3)	- (3)
- Réserve arrêtée	0,00	0,00	- (3)	- (3)
Taux de pertes électriques (%)	Inclus dans le prix LBMP	- (3)	Inclus dans le prix LMP	3,3%
Frais de congestion	Inclus dans le prix LBMP	- (3)	Inclus dans le prix LMP	- (3)
Coût total des éléments précédents	0,00	0,00	13,34	3,46

4 **(1) Les données en \$ÉU pour la Nouvelle-Angleterre et New York sont**
 5 **converties en \$CA selon le taux de change annuel moyen pour**
 6 **l'année 2004 de 1,3015.**

7 **(2) Tarif horaire non ferme hors pointe.**

8 **(3) Ne s'applique pas à cette transaction.**

- 1 **1.2** Veuillez présenter, pour chacun des chemins, les coûts totaux
2 mentionnés précédemment en \$/MWh, y compris l'impact du
3 transport au Québec (tarif, services complémentaires, pertes) afin
4 de déterminer le coût total du transit d'électricité.
- 5 **R1.2** **Le tableau suivant présente l'information demandée pour**
6 **chacun des chemins possibles. Les montants indiqués ne**
7 **s'appliquent toutefois que lorsqu'il s'agit d'un transit entre les**
8 **points d'origine et de destination indiqués en passant par le**
9 **réseau du Transporteur. Une grande partie de ces chemins,**
10 **même s'ils sont théoriquement disponibles, ne sont pas**
11 **utilisés en pratique pour diverses raisons, soit notamment**
12 **parce qu'il existe un chemin plus direct entre deux réseaux**
13 **permettant d'éviter certains frais de transport. Par exemple, il**
14 **existe des chemins directs entre l'Ontario et New York, entre**
15 **New York et la Nouvelle-Angleterre et entre la Nouvelle-**
16 **Angleterre et le Nouveau-Brunswick. De plus, dans le cas de**
17 **New York et de la Nouvelle-Angleterre, par suite d'une**
18 **décision de la FERC, les tarifs de sortie ne sont pas**
19 **applicables pour les échanges directs entre ceux-ci. D'autre**
20 **part, les frais de transport sur la portion américaine du RMCC,**
21 **substantiellement élevés, ne s'appliquent pas à un transit**
22 **direct de New York ou du Nouveau-Brunswick vers ou en**
23 **provenance de la Nouvelle-Angleterre.**

1 **Tableau 1.2 – Coût total du transport**
2 **(Année 2004, en \$CA/MWh) (1)**

	Réseau d'origine	Réseau du Transporteur	Réseau de destination	Total
Ont – NY	7,20	9,65	0,00	16,85
Ont – N-A	7,20	9,65	13,34	30,19
Ont – N-B	7,20	9,65	3,46	20,31
NY – N-A	6,37	9,65	13,34	29,36
NY – N-B	6,37	9,65	3,46	19,48
NY – Ont	6,37	9,65	0,00	16,02
N-A – N-B	12,05	9,65	3,46	25,16
N-A – Ont	12,05	9,65	0,00	21,70
N-A – NY	12,05	9,65	0,00	21,70
N-B – Ont	3,46	9,65	0,00	13,11
N-B – NY	3,46	9,65	0,00	13,11
N-B – N-A	3,46	9,65	13,34	26,45

3 **(1) Les données en \$ÉU pour la Nouvelle-Angleterre et New York sont**
4 **converties en \$CA selon le taux de change annuel moyen pour**
5 **l'année 2004 de 1,3015.**

6 **Légende : N-B = Nouveau-Brunswick; Ont = Ontario;**
7 **N-A = Nouvelle-Angleterre; NY = New York**

8
9 **1.3** Veuillez compléter l'évaluation de l'impact de la politique de rabais
10 proposée (*réf. ii*) en utilisant les réponses données en 1.1 sur les
11 transactions sur les divers chemins par HQP et des tiers.

12 **R1.3** Dans la pièce HQT-2, Document 5, en date du 2005-10-12, le
13 Transporteur a présenté au Tableau 1, l'estimation de l'impact
14 de la politique de rabais proposée sur les chemins de l'Ontario
15 vers New York et de l'Ontario vers la Nouvelle-Angleterre.

1 L'ajout du coût des services complémentaires, des pertes et
 2 des frais de congestion sur ces chemins ne produit qu'un
 3 impact minime sur l'analyse déjà présentée. Ceci provient du
 4 fait que les données utilisées par le Transporteur dans son
 5 analyse incluait déjà l'ensemble de ces coûts dans le cas
 6 des réseaux ontarien et new-yorkais. Seul le réseau de la
 7 Nouvelle-Angleterre impose un frais additionnel moyen de
 8 0,25 \$ÉU/MWh (0,33 \$CAN/MWh) pour le service de gestion du
 9 réseau lorsque les transactions sont soumises dans le DAM,
 10 qui n'avait pas été pris en compte dans l'analyse antérieure du
 11 Transporteur. Le tableau suivant indique les résultats de
 12 cette analyse en tenant compte du coût additionnel de
 13 0,33 \$CAN/MWh en réception en Nouvelle-Angleterre.

14 **Tableau 1.3 – Évaluation de l'impact de la politique de rabais à partir des**
 15 **réponses fournies à la réponse 1.1**

Transits	Nombre d'heures hors pointe	Nombre d'heures où le rabais aurait été applicable	Nombre d'heures où des transactions ont été réalisées par des clients tiers
Ontario vers New York	3 840	722	203
Ontario vers Nouvelle-Angleterre	3 840	566	8

16
 17 **Compte tenu des limitations sur l'utilisation possible des**
 18 **autres chemins dont le Transporteur fait état en réponse à la**
 19 **question 1.2 ci-dessus, le Transporteur propose de limiter son**
 20 **analyse à ceux des chemins déjà étudiés qui couvrent la**
 21 **majeure partie des rabais qui seraient octroyés en vertu de la**
 22 **politique de rabais proposée.**

1 **Comme l'impact de l'analyse précédente est vraiment faible**
2 **par rapport à sa preuve, le Transporteur propose de maintenir**
3 **la politique de rabais telle que proposée à la pièce HQT-2,**
4 **Document 5.**

5 **Toutefois, s'il s'avérait dans le futur, après la première année**
6 **d'application de la politique de rabais telle que proposée, que**
7 **celle-ci devait générer une quantité importante de transactions**
8 **sur certains autres chemins moins utilisés, le Transporteur**
9 **proposerait alors d'ajouter à ces chemins une majoration fixe**
10 **relative aux frais de transport pour tenir compte des services**
11 **complémentaires applicables dans certains réseaux, plutôt**
12 **que tenter d'estimer celle-ci d'heure en heure. La majoration**
13 **proposée sur certains chemins serait de l'ordre de**
14 **3,50 \$CAN/MWh lorsque New York est le réseau d'origine et**
15 **3,00 \$CAN/MWh lorsque l'origine est la Nouvelle-Angleterre.**
16 **Dans le cas du Nouveau-Brunswick, la majoration serait de**
17 **0,50\$CAN/MWh lorsque ce réseau est impliqué dans un sens**
18 **ou l'autre. Essentiellement, ces majorations sont basées sur**
19 **les différences entre les tarifs de transport et le coût total des**
20 **éléments que l'on retrouve aux Tableaux 1.1.a et 1.1.b**
21 **présentés en réponse à la question 1.1.**

22 **Quant aux frais de congestion et les pertes, celles-ci ont déjà**
23 **été prises en compte dans l'analyse du Transporteur pour les**
24 **réseau de l'Ontario, de New York et de la Nouvelle-Angleterre.**

1 **2. Référence : HQT-2, document 5, page 9.**

2 **Préambule :**

3 «Lorsque l'origine ou la destination d'une transaction est dans un marché où il
4 n'existe pas de marché horaire de l'électricité (comme c'est le cas du Québec,
5 du Nouveau-Brunswick et de Brascan), le prix horaire applicable du marché
6 d'origine (Pa) est celui du marché connexe au réseau du Transporteur le plus
7 bas pour l'heure, alors que le prix horaire applicable du marché de destination
8 (Pb) est celui du marché connexe le plus élevé pour l'heure.»

9
10 **Demandes :**

11 **2.1** Lorsque HQP ou Brascan importe et exporte à la même heure, est-
12 il présumé faire du «*wheel through*» ou est-ce la règle énoncée au
13 préambule qui s'applique ?

14 **R2.1** **La politique de rabais proposée s'applique à chacune des**
15 **transactions horaires en période hors pointe réservée par le**
16 **client. Il s'agit en fait d'un principe de base des *Tarifs et***
17 ***conditions*. Aucune association n'y est prévue entre deux**
18 **réservations différentes à la même heure d'un même client sur**
19 **des chemins identiques ou différents. Ce même principe de**
20 **base s'applique à la politique de rabais proposée pour les**
21 **réservations d'Hydro-Québec Production, de Brascan ou de**
22 **tout autre client. La règle énoncée au préambule s'applique**
23 **donc sans aucune discrimination à chacune des réservations**
24 **de la clientèle des services de transport de point à point en**
25 **période hors pointe.**

26 Par ailleurs, le client Brascan n'importe pas sur le réseau du
27 Transporteur, ni n'exporte pas à partir de celui-ci, puisqu'il ne
28 dispose d'aucune charge à alimenter, ni d'aucune source de
29 production sur le réseau du Transporteur. Les transactions de
30 ce client sont donc du type transit inter-réseaux («*wheel-*
31 *through* »).

1 **2.2** Dans chacun des exemples suivants, veuillez expliquer comment le
2 Transporteur applique la politique de rabais proposée?

3 a. HQP ou Brascan importe 100 MW de New York (à
4 50\$/MWh) et exporte 150 MW en Nouvelle-Angleterre (à
5 55\$/MWh) ; le prix en Ontario est alors de 45\$/MWh.

6 **R2.2.a) Cas 1 : Lorsque Hydro-Québec Production importe 100 MW de**
7 **New York vers le point HQT, par exemple, il le fait à titre**
8 **d'utilisation d'une ressource non désignée pour alimenter la**
9 **charge locale, afin de répondre aux besoins qu'il fournit au**
10 **Distributeur. Cette transaction est effectuée en vertu de la**
11 **Partie IV des *Tarifs et conditions* et n'est donc pas éligible à la**
12 **politique de rabais proposée du Transporteur qui s'applique**
13 **uniquement aux réservations de services de transport de point**
14 **à point en vertu de la Partie II des *Tarifs et conditions*.**

15 **Cas 2 : Lorsque Hydro-Québec Production exporte 150 MW en**
16 **provenance du point HQT vers la Nouvelle-Angleterre dans**
17 **l'exemple mentionné ci-dessus, le prix du marché d'origine**
18 **sera établi à 45\$/MWh (prix le plus bas, soit celui de l'Ontario)**
19 **et celui du marché de destination à 55 \$/MWh (prix de la**
20 **Nouvelle-Angleterre).**

21 **Cas 3 : Concernant le client Brascan, si celui-ci effectue une**
22 **transaction de passage de 100 ou de 150 MW de New York**
23 **vers la Nouvelle-Angleterre, le prix de marché de chacun de**
24 **ces réseaux sera utilisé, tel que proposé à la pièce HQT-2,**
25 **Document 5.**

26 b. HQP ou Brascan importe 100 MW de New York (à
27 50\$/MWh), 100 MW de l'Ontario (à 45\$/MWh) et exporte
28 150 MW en Nouvelle-Angleterre (à 55\$/MWh).

1 **R2.2.b) Cas 4 : Lorsque Hydro-Québec Production importe 100 MW de**
2 **New York ou 100 MW de l'Ontario vers le point HQT, par**
3 **exemple, il le fait à titre d'utilisation d'une ressource non**
4 **désignée pour alimenter la charge locale, afin de répondre aux**
5 **besoins qu'il fournit au Distributeur. Cette transaction est**
6 **effectuée en vertu de la Partie IV des *Tarifs et conditions* et**
7 **n'est donc pas éligible à la politique de rabais proposée du**
8 **Transporteur qui s'applique uniquement aux réservations de**
9 **services de point à point en vertu de la Partie II des *Tarifs et***
10 ***conditions*. (Identique au Cas 1 ci-dessus).**

11 **Cas 5 : Lorsque Hydro-Québec Production exporte 150 MW en**
12 **provenance du point HQT vers la Nouvelle-Angleterre dans**
13 **l'exemple mentionné ci-dessus, le prix du marché d'origine**
14 **sera établi à 45\$/MWh (prix le plus bas, soit celui de l'Ontario)**
15 **et celui du marché de destination à 55 \$/MWh (prix de la**
16 **Nouvelle-Angleterre). (Identique au Cas 2 ci-dessus).**

17 **Cas 6 : Concernant le client Brascan, si celui-ci effectue une**
18 **transaction de passage de 100 ou de 150 MW de New York**
19 **vers la Nouvelle-Angleterre, le prix de marché de chacun de**
20 **ces réseaux sera utilisé, tel que proposé à la pièce HQT-2,**
21 **Document 5. (Identique au Cas 3 ci-dessus).**

22 **Cas 7 : Finalement, si le client Brascan effectue une**
23 **transaction de passage de 100 ou de 150 MW de l'Ontario vers**
24 **la Nouvelle-Angleterre, le prix du marché d'origine sera établi à**
25 **45\$/MWh (prix le plus bas, soit celui de l'Ontario) et celui du**
26 **marché de destination à 55 \$/MWh (prix de la Nouvelle-**
27 **Angleterre). (Identique au Cas 2 ci-dessus).**

1 **2.3** L'implantation de la politique de rabais nécessite-t-elle des
2 ajustements à la définition des chemins figurant au système de
3 réservation OASIS? Veuillez expliciter.

4 **R2.3 Non. La politique de rabais proposée tient compte de la**
5 **structure actuelle du système OASIS du Transporteur.**
6 **Toutefois, tel que mentionné à la pièce HQT-2, Document 5,**
7 **l'implantation de celle-ci demande un important travail de**
8 **développement informatique pour obtenir et traiter les**
9 **données requises sur les marchés d'origine et de destination,**
10 **identifier chacune des transactions éligibles à un rabais et**
11 **calculer et facturer les rabais proposés.**

12 **3. Référence : HQT-5, document 3, feuilles 23 et 24.**

13 **Préambule :**

14 Article 3 Services complémentaires.

15 **Demande :**

16 **3.1** Veuillez présenter un tableau comparant les transactions
17 auxquelles s'applique chaque service complémentaire au Québec,
18 à New York, en Ontario, en Nouvelle-Angleterre et au Nouveau-
19 Brunswick.

20 **R3.1 Les réseaux de New York, de la Nouvelle-Angleterre et de**
21 **l'Ontario opèrent tous un marché de l'électricité de court**
22 **terme, sous forme de bourse de l'électricité et fonctionnent**
23 **donc selon des règles de marché relativement complexes et**
24 **différentes des principes applicables au réseau du**
25 **Transporteur. Tel que plus amplement expliqué à la pièce**
26 **HQT-2, Document 1, dans ces marchés, les services de**
27 **transport de point à point n'existent pas et sont remplacés par**
28 **une forme ou l'autre de gestion économique de la congestion**
29 **avec droits financiers. De façon générale, chaque transaction**
30 **sur ces réseaux est constituée d'un achat ou d'une vente sur**

1 le marché, lesquels sont sujets aux règles de marché
2 applicables, incluant celles relatives aux services
3 complémentaires. Le réseau du Transporteur de son côté
4 fonctionne sur le principe d'un réseau ouvert au transit de
5 gros, sans bourse de l'électricité. À cet égard, le
6 fonctionnement du réseau du Nouveau-Brunswick est celui qui
7 se rapproche le plus de celui du Transporteur.

8 Dans les marchés avec bourse de l'électricité, les services
9 complémentaires ne sont généralement pas offerts par les
10 transporteurs, mais par l'exploitant du marché, que l'on peut
11 désigner sous le terme générique de l'ISO (« Independent
12 System Operator »). Dans les trois cas indiqués ci-dessus, la
13 charge locale assure généralement le coût de l'ensemble des
14 services complémentaires qui sont requis pour l'exploitation
15 fiable et sécuritaire du réseau et les transactions d'import ou
16 d'export se voient également mises à contribution dans
17 certains cas. Dans ce contexte, il devient donc difficile de
18 comparer tous ces réseaux dans un seul tableau et de
19 représenter fidèlement chacun d'eux. Néanmoins, le tableau
20 suivant tente de synthétiser la réponse à l'information
21 demandée.

1

Tableau 3.1 – Services complémentaires

	Québec	New York	Ontario	Nouvelle-Angleterre	Nouveau-Brunswick
- Gestion du réseau	(1), Pas de tarif distinct	(1)	(2)	(1)	(1)
- Réglage de tension	(1)	(2)	(2)	(2)	(1)
- Réglage de fréquence	(1)	Payé par la charge locale	(2)	(2)	(4)
- Écart de réception	(3)	(5)	N'existe pas aux interconnexions	(5)	(5)
- Écart de livraison	(4)	(5)	N'existe pas aux interconnexions	(5)	(5)
- Réserve tournante	(1)	(6)	(2)	(1)	(4)
- Réserve arrêtée	(1)	(6)	(2)	Inclus dans la réserve tournante	(4)
- Remise en charge	Fourni par la charge locale	Payé par la charge locale	(2)	Fourni par la charge locale	Fourni par la charge locale

2

(1) S'applique à toutes les transactions sur le réseau.

3

(2) S'applique à toutes les transactions, sauf celles en import (charge locale, export et transactions inter-réseaux).

4

5

(3) S'applique à toutes les réceptions dont la source est située dans la zone de réglage du Transporteur.

6

7

(4) S'applique à toutes les livraisons pour alimenter une charge dans la zone de réglage du Transporteur.

8

9

(5) Les écarts de réception et de livraison s'appliquent à toutes les transactions et sont généralement chargés ou crédités, selon le cas, au prix du marché horaire correspondant.

10

11

12

(6) S'applique à la charge locale et à l'exportation.

1 **4. Référence : HQT-5, document 3, feuilles 38 et 39.**

2 **Préambule :**

3 Article 12A.2

4

5 «... De plus, le propriétaire de la centrale, ou un tiers désigné à cette fin par
6 celui-ci, doit prendre l'un des engagements suivants auprès du Transporteur :

7 i) signature d'une Convention de service pour le service de transport ferme à
8 long terme dont la valeur actualisée des paiements à verser au

9 Transporteur pendant la durée de la Convention signée est au moins égale
10 aux coûts encourus par le Transporteur moins tout montant remboursé au
11 Transporteur, pour assurer l'intégration de la centrale;

12 ii) signature d'un engagement d'achat de services de transport ferme ou non
13 ferme de point à point de type "take or pay", pour un montant au moins égal
14 en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout
15 montant remboursé au Transporteur, pour assurer l'intégration de la centrale;
16 ou

17 iii) remboursement au Transporteur d'un montant égal en valeur actualisée
18 aux coûts encourus par celui-ci pour assurer l'intégration de la centrale. »

19 **Demande :**

20 **4.1** Veuillez confirmer que la garantie de revenus pour le raccordement
21 de la centrale de la Toulnostouc débute en 2005. Veuillez en
22 indiquer le montant pour 2005.

23 **R4.1 En vertu de l'article 28 de l'entente de raccordement**
24 **concernant la centrale Toulnostouc, Hydro-Québec Production**
25 **s'est engagée à acheter des services de transport de point à**
26 **point pendant une période de 10 ans débutant à la date**
27 **d'acceptation finale du raccordement.**

28 **La mise en service du deuxième groupe de la centrale**
29 **Toulnostouc s'étant effectuée le 1^{er} juillet 2005, l'acceptation**
30 **finale du raccordement de la centrale est prévue avant le**
31 **31 décembre prochain.**

32 **Actuellement, le montant de l'engagement d'achat relatif à la**
33 **Centrale Toulnostouc est évalué à 22,7 M\$, montant qui sera**

1 révisé à la date d'acceptation finale du raccordement.
2 L'évaluation actuelle est basée sur les coûts du projet estimés
3 et les paramètres économiques en vigueur lors de la signature
4 de l'entente de raccordement le 31 octobre 2002.

5 Lorsque les coûts finaux seront connus, une réévaluation de
6 l'engagement d'achat sera effectuée en utilisant les coûts
7 réellement encourus, le taux prescrit par la Régie et les taux
8 courants de la taxe sur le capital et de la taxe sur les services
9 publics. L'engagement d'achat pour la centrale Toulnostouc
10 est donc prévu d'être en vigueur pour l'année 2005.

11 **5. Référence : HQT-5, document 3, feuilles 39 et 40.**

12 **Préambule :**

13 Article 12A.2

14 «... ii) signature d'un engagement d'achat de services de transport ferme ou
15 non ferme de point à point de type "take or pay", pour un montant au moins
16 égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout
17 montant remboursé au Transporteur, pour assurer l'intégration de la centrale;
18 ou

19 iii) remboursement au Transporteur d'un montant égal en valeur actualisée
20 aux coûts encourus par celui-ci pour assurer l'intégration de la centrale.... »
21 [nos soulignés]

22 **Demande :**

23 **5.1** Lors d'utilisation d'équipements ayant une durée de vie utile et des
24 coûts inférieurs à ceux d'équipements neufs, veuillez expliquer
25 comment sont calculés les coûts encourus stipulés aux Tarifs et
26 conditions ainsi que le montant du remboursement au
27 Transporteur.

28 **R5.1 Pour les fins de l'engagement d'achat, des montants estimatifs**
29 **sont initialement utilisés pour établir les coûts du projet de**
30 **raccordement. Après la mise en exploitation, les montants de**
31 **l'engagement d'achat sont révisés en utilisant les coûts**
32 **réellement encourus pour le projet.**

1 Ainsi, dans le cas où des équipements ayant une durée de vie
2 utile et des coûts inférieurs à ceux d'équipements neufs sont
3 utilisés, les coûts correspondent aux coûts réellement
4 encourus selon la valeur nette comptable des actifs.

5 **6. Référence : HQT-5, document 3, feuilles 39 et 40.**

6 **Préambule :**

7 Article 12A.2

8 « *Le propriétaire de la centrale n'est tenu de fournir aucun des engagements*
9 *indiqués ci-dessus pour toute production retenue par le Distributeur lors d'un*
10 *appel d'offres et que ce dernier a désigné conformément à l'article 38 des*
11 *présentes. Lorsqu'une partie uniquement d'une centrale est retenue par le*
12 *Distributeur lors d'un appel d'offres, l'engagement du propriétaire de la*
13 *centrale, ou du tiers qu'il a désigné à cette fin, doit couvrir un montant égal*
14 *aux coûts assumés par le Transporteur pour assurer l'intégration de la*
15 *centrale, multipliés par le facteur suivant: le nombre un (1), moins le rapport*
16 *entre la puissance en kilowatts (kW) retenue par le Distributeur dans son*
17 *appel d'offres et la puissance nominale totale en kW des groupes turbine-*
18 *alternateurs de la centrale.» (nos soulignés)*

19 **Demandes :**

20 **6.1** Veuillez expliquer pourquoi utiliser un rapport entre la puissance en
21 kW retenue par le Distributeur dans son appel d'offres et la
22 puissance nominale totale en kW de la centrale.

23 **R6.1** **Tel qu'indiqué dans la preuve du Transporteur, notamment à la**
24 **pièce HQT-3, Document 1, page 23, lignes 1 à 25, la puissance**
25 **maximale à transporter sur le réseau est le principal facteur**
26 **qui détermine les coûts découlant du raccordement de la**
27 **centrale. Lorsque la centrale doit servir à plus d'une fin, il est**
28 **donc cohérent de répartir les engagements de chacun des**
29 **clients du service de transport en fonction de la puissance**
30 **maximale à transporter sur le réseau pour chacun d'eux.**
31 **Quant à l'énergie qui sera ultimement produite par la centrale,**
32 **que l'on peut représenter par le facteur d'utilisation de la**

1 centrale, celle-ci n'a pas d'incidence directe sur les coûts
2 associés au raccordement de la centrale.

3 **6.2** Veuillez élaborer sur la pertinence d'utiliser un rapport entre
4 l'énergie prévue au contrat du Distributeur et la capacité de
5 production de la centrale exprimée en énergie.

6 **R6.2** Pour les raisons indiquées en réponse à la question 6.1, le
7 Transporteur ne croit pas que le rapport entre l'énergie prévue
8 au contrat entre le Distributeur et son fournisseur, d'une part,
9 et la capacité de production en énergie de la centrale, d'autre
10 part, constitue un indicateur fidèle du besoin en capacité de
11 transport additionnel pour chacun des clients du
12 Transporteur. En effet, l'inducteur du coût de raccordement
13 provient du fait que le Transporteur doit effectuer l'intégration
14 sur le réseau de transport de toute la capacité de la centrale,
15 au niveau duquel l'utilisation ultérieure en énergie que le
16 propriétaire de la centrale pourrait effectuer n'est pas un
17 paramètre déterminant. De plus, l'énergie prévue au contrat du
18 Distributeur et la capacité de production de la centrale en
19 énergie sont deux facteurs sur lesquels le Transporteur ne
20 dispose pas de données fiables en tout temps.