

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3648-2007 Phase 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 17 juin 2008
Pièces n°: C-8-12 ROÉE

**RÉPONSES D'HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N°1  
DE LA RÉGIE**

*Réponse à la demande de renseignements n°1  
de la Régie*

---

7. Référence : Pièce HQD-1, document 1, page 16.

**Préambule :**

Le Distributeur prévoit que le prix du carburant augmentera de 1,10 \$/litre en 2010 à 1,70 \$/litre en 2030.

**Demande :**

7.1. Veuillez quantifier et justifier chacune des composantes du prix de 1,10 \$/litre prévu en 2010 pour le carburant diesel : prix du brut, taxe d'accise fédérale, taxe sur les carburants, TPS, TVQ, coût de transport jusqu'à Kuujuaq, frais d'entreposage, frais d'assurance, etc. Veuillez présenter les hypothèses utilisées.

**Réponse:**

Le prix estimé est composé de deux parties: (1) le coût du mazout livré à Kuujuaq (1 fois par année) et (2) les frais de distribution à Kuujuaq.

**COÛT DU MAZOUT LIVRÉ À KUUJJUAQ**

Pour 2010, le prix estimé est basé sur la moyenne prévue des prix affichés à la rampe de chargement de Montréal (« rack contract ») pour du mazout léger (« stove »), soit 56,80 ¢/litre. À ce prix s'ajoutent 16,65 ¢/litre pour le transport maritime. Pour les fins de sa prévision, le Distributeur a estimé que les frais de transport maritime augmenteraient de 3 % par an.

**FRAIS DE DISTRIBUTION À KUUJJUAQ**

Les frais relatifs à la distribution du mazout à Kuujuaq sont estimés à 36,89 ¢/litre. Le Distributeur prévoit que ces frais seront indexés à l'inflation (soit 2 % par an).

La ventilation plus détaillée de chacun de ces coûts n'est pas disponible, le fournisseur actuel ne l'ayant pas communiquée. Par ailleurs, le prix ne comprend aucune taxe. Les taxes d'accise ou les taxes sur les carburants ne s'appliquent pas au carburant

**Réponse à la demande de renseignements n°1  
de la Régie**

---

**servant à la production d'électricité. Par ailleurs, le Distributeur récupère la TPS et la TVQ qu'il paie sur ce carburant.**

- 8. Références :**
- (i) Pièce HQD-1, document 1, page 20 ;
  - (ii) Dossier R-3550-2004, pièce HQD-5, document 1, annexe 1, page 6 ;
  - (iii) Décision D-2005-178, page 34.

**Préambule :**

À la référence (i), le Distributeur explique au sujet du jumelage éolien-diesel (JED) :

*« En outre, comme le Distributeur l'a démontré dans son Plan d'approvisionnement 2005-2014, le village de Kuujjuaq est celui qui offre le moins de possibilité d'utiliser économiquement l'énergie éolienne en complément des groupes diesel, et un tel jumelage entraînerait des coûts supérieurs à ceux de la seule alimentation de source thermique.*

*Le Distributeur ne prévoit donc pour l'instant aucun recours à l'énergie éolienne pour répondre aux besoins de Kuujjuaq. Cette position pourrait être réévaluée dans un contexte de prix plus élevés du carburant. »*

À la référence (ii), le Distributeur explique que la mise en valeur de l'énergie excédentaire est un « *facteur de grande importance dans l'évaluation économique d'un système éolien-diesel, spécialement sous forte pénétration* ». De plus, il mentionne que, bien que la valeur du CO<sub>2</sub> évité n'est pas incluse dans l'analyse du JED, « *l'Agence Internationale de l'Énergie suggère une valeur plancher de 8 \$US<sub>1995</sub> par tonne de CO<sub>2</sub> sur le marché futur des échanges, ce qui équivaut à 13 \$CDN<sub>2004</sub>* ».

Dans la décision D-2005-178, la Régie demande au Distributeur de « *prendre en compte dans ses analyses les bénéfices associés aux réductions d'émissions de GES et à la valeur de l'énergie excédentaire* » dans l'évaluation des projets dans les réseaux autonomes.

**Demandes :**

- 8.1.** Veuillez comparer le coût du scénario de JED pour Kuujjuaq à celui de la centrale thermique proposée. Le scénario de JED devra répondre à la même demande en électricité que le projet de la centrale thermique ainsi que tenir compte de la valeur des GES évités dans le contexte actuel de