

**RÉPONSE DU TRANSPORTEUR À L'ENGAGEMENT 1
(DEMANDÉ PAR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE)**

Engagement 1

(demandé par la Régie de l'énergie le 2013-01-17)

Simulations de la contribution du Distributeur pour les projets reliés au tableau 21 pour l'année 2013 (Notes sténo, p. 104, l. 8-11).

R1 :

La demande d'autorisation du budget des investissements 2013 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 598 M\$. Le Transporteur présente, par catégorie, les enveloppes d'investissement qu'il prévoit en 2013 pour la réalisation des projets de moins de 25 M\$, et non pas une liste de projets à autoriser.

Ce budget d'investissements vise des projets ayant débuté avant 2013 ainsi que d'autres projets, confirmés ou non au moment du dépôt de la présente demande, qui débiteront en 2013. La demande déposée par le Transporteur décrit le bien-fondé et la nécessité de réaliser ce budget en expliquant les interventions et les investissements nécessaires afin de s'acquitter efficacement de sa mission. Par ailleurs, les investissements autorisés dans le cadre de la présente demande seront présentés pour intégration dans la base de tarification lors d'une demande tarifaire.

En réponse à l'engagement demandé par la Régie, le Transporteur met ci-après en relation et ce, suivant les données présentées au dossier, le budget des investissements 2013 demandé de 53 M\$, dans le cadre des investissements générant des revenus additionnels, destiné à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale (« Alimentation de la charge locale »). Les mises en service (« MES ») et les contributions du Distributeur correspondantes, selon le cas, sont présentées afin de préciser et expliquer les intrants et résultats du tableau 21 de la présente demande à la pièce HQT-1, Document 1, page 31 (le « tableau 21 »).

Le Transporteur décrit également, suite à une question de la Régie, le mécanisme d'agrégation de projets d'investissement requis pour répondre aux besoins de croissance de charge pour la charge locale (le « pool »), en relation notamment avec le paiement de la contribution exigible auprès du Distributeur en conformité avec l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* ») .

1. **Mises en service associées au budget des investissements 2013 de moins de 25 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale**

Le Transporteur rappelle que ses projets ont pour particularité de se réaliser sur plusieurs années. Ainsi, les investissements de 53 M\$ du budget des investissements 2013 requis pour répondre aux besoins liés à l'Alimentation de la charge locale, tel qu'indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, section 3.2.1.1 et tableau 19, touchent autant des projets en cours, connus ou confirmés au 30 avril 2012 que des projets débutant après le 30 avril 2012 qui sont à confirmer pour lesquels les analyses sont encore en cours.

Ainsi, les mises en service des investissements de 53 M\$ se feront au fur et à mesure que les investissements seront complétés et que les actifs seront mis en exploitation. Ce n'est qu'au moment de leur mise en service que les investissements 2013 auront un impact sur les revenus requis.

Le Transporteur présente au tableau 1 les mises en service prévues des investissements de 53 M\$ pour les projets de moins de 25 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale.

Tableau 1
Budget des investissements 2013
Mises en service (MES) prévues pour l'Alimentation de la charge locale (M\$)

Projets	Investissements 2013	MES 2013	MES 2014	MES 2015	MES 2016
Projets confirmés	22	18	4	0	0
Projets à confirmer	31	2	11	9	9
Total	53	20	15	9	9

Note : Le Transporteur estime les MES des investissements des projets à confirmer en se basant sur les tendances historiques des MES des projets antérieurs de même nature.

Tel qu'indiqué au tableau 1, le budget de 53 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale donnera lieu à des MES prévues en 2013 ainsi qu'au cours des années 2014, 2015 et 2016. Ce n'est qu'au terme de ces quatre années, une fois l'ensemble des MES réalisées que le plein effet sur les revenus requis du Transporteur du budget de 53 M\$ faisant l'objet de la présente demande, déduit des contributions à recevoir du Distributeur selon le cas, se concrétisera.

Le Transporteur rappelle qu'il est en mesure de calculer les contributions requises du Distributeur pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale lorsqu'il possède toute l'information nécessaire pour ce calcul (par exemple coût du projet, date de MES prévue, croissance de charge en MW sur 20 ans). Ainsi, le Transporteur a pu faire le calcul des contributions pour les projets confirmés ayant des investissements 2013 associés à l'Alimentation de la charge locale, mais ne pourra compléter ce calcul pour les projets à confirmer que lorsque les études sur ces projets seront complétées et que les paramètres requis au calcul des contributions seront disponibles.

Pour l'année 2013, les MES prévues pour l'Alimentation de la charge locale constituent près de 20 M\$ de l'ensemble des MES de 630 M\$ indiquées au tableau 21. Les investissements des projets confirmés représentent près de 18 M\$ des 20 M\$ des MES prévues en 2013, soit

environ 90 % des MES prévues en 2013 pour l'Alimentation de la charge locale. Le Transporteur est en mesure de calculer les contributions pour les mises en service 2013 et 2014 associées aux projets confirmés (voir tableaux 2 et 3) et celles-ci sont incluses dans le calcul présenté au tableau 21. Quant aux investissements des projets à confirmer devant être mis en service au cours de l'année 2013, pour lesquels le Transporteur n'est pas en mesure d'estimer des contributions, ceux-ci n'ont qu'un faible effet sur les revenus requis 2013, car les mises en service 2013 qui y sont associées sont de l'ordre 2 M\$.

Sur le total de 15 M\$ des MES prévues pour l'année 2014, les projets confirmés, pour lesquels le Transporteur est en mesure d'estimer et d'inclure au tableau 21 la contribution du Distributeur le cas échéant, représentent un montant de 4 M\$. Le Transporteur n'est pas en mesure d'estimer les contributions potentiellement associées aux projets à confirmer pour lesquels il prévoit des MES de 11 M\$ en 2014 et de 9 M\$ pour chacune des années 2015 et 2016.

Globalement, sur le budget de 53 M\$ demandé pour l'année 2013 pour l'Alimentation de la charge locale dont les MES s'échelonnent de 2013 à 2016, un total de 22 M\$ (18 M\$ en 2013 et 4 M\$ en 2014) est confirmé et présenté dans le calcul des contributions aux tableaux 2 et 3. Le résiduel, soit des MES totalisant 31 M\$ (2 M\$ en 2013, 11 M\$ en 2014, 9 M\$ en 2015 et 9 M\$ en 2016), est intégré au tableau 21 aux années où les MES respectives sont prévues, sans égard cette fois aux éventuelles contributions du Distributeur. Le Transporteur tient à rappeler que celles-ci seront toutefois exigées conformément aux *Tarifs et conditions* et que ce n'est qu'aux fins du calcul du tableau 21 qu'elles ne sont pas incluses, puisque non disponibles au moment de la préparation de la présente demande.

2. Estimations des contributions pour les projets confirmés en lien avec les investissements 2013 pour l'Alimentation de la charge locale

Les tableaux 2 et 3 présentent l'estimation des contributions du Distributeur suite aux MES prévues pour l'Alimentation de la charge locale pour les projets confirmés visant les années 2013 et 2014.

**Tableau 2
Budget des investissements 2013
Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2013¹
Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale**

Projets	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 25 M\$ autres que 2013	Présente demande d'investissement pour les projets < 25 M\$ pour 2013 ²	Coûts totaux	Excédent ⁴
	MW		M\$	M\$		
Projets < 25 M\$	121,5	70,1	32,0	17,5	49,5	20,6
Poste de Lévis	47,9	27,6	3,2	7,8	11,0	16,6
Poste Dubuc	9,6	5,5	2,7	4,3	7,0	-1,5
Poste Mont-Royal ³	64,0	36,9	26,1	5,4	31,5	5,4

- ¹ Voir section 4 pour les dispositions relatives au paiement de la contribution du Distributeur
- ² Mises en service 2013 pour les projets confirmés du tableau 1
- ³ Dépassement des coûts du poste Mont-Royal, dossier R-3778-2011, pièce HQT-1, Document 1, page 20
- ⁴ Lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 15 % pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation

**Tableau 3
Budget des investissements 2013
Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2014¹
Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale**

Projets	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 25 M\$ autres que 2013	Présente demande d'investissement pour les projets < 25 M\$ pour 2013 ²	Coûts totaux	Excédent ³
	MW		M\$	M\$		
Projets < 25 M\$	37,2	21,5	28,2	4,3	32,5	-11,1
Poste Laurent	23,0	13,3	11,4	1,1	12,5	0,8
Poste Landry	14,2	8,2	16,8	3,2	20,0	-11,8

- ¹ Voir section 4 pour les dispositions relatives au paiement de la contribution du Distributeur
- ² Mises en service 2014 pour les projets confirmés du tableau 1
- ³ Lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 15 % pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation

Les contributions présentées aux tableaux 2 et 3 sont considérées dans le cadre de l'estimation de la contribution du Distributeur en tenant compte de l'ensemble des projets d'investissements requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, conformément aux dispositions décrites à la section 4.

3. Explication des variations du tableau 21

En ce qui a trait aux variations observées au tableau 21, le Transporteur rappelle, d'entrée de jeu, qu'il n'est pas possible d'isoler l'impact tarifaire des investissements de moins de 25 M\$ puisque celui-ci repose sur la prévision globale des besoins de transport du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme. Le Transporteur obtient du Distributeur la prévision du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, celle-ci ne faisant pas de distinction entre les besoins de transport à rencontrer par les projets inférieurs à 25 M\$ et les projets supérieurs ou égaux à 25 M\$.

Toutefois, le Transporteur indique que les MES associées au budget de 53 M\$ se traduisent en un impact sur les revenus requis de l'ordre de 0,7 M\$ en 2013, pour atteindre un maximum de l'ordre de 5,2 M\$ une fois réalisé l'ensemble des MES découlant de ce budget.

En ce qui concerne les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur rappelle que le calcul tient compte du montant maximal qu'il peut assumer pour les projets confirmés du budget de 53 M\$. Pour les projets à confirmer faisant partie de ce budget, ainsi que pour tous les projets destinés à rencontrer la croissance de la charge locale pour les années 2016 et suivantes, le calcul ne tient pas compte du montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur concernant des projets faisant l'objet d'ajouts au réseau pour la croissance de la charge locale, pour les raisons explicités précédemment. Il peut donc en résulter, pour les projets visant l'Alimentation de la charge locale, une certaine surestimation des MES présentées au tableau 21.

Au chapitre de l'acuité des MES incluses au tableau 21, le Transporteur a évoqué le caractère dynamique de son processus de planification en ce qui a trait principalement aux projets associés à l'alimentation de la charge locale. Certaines de ces MES projetées sur l'horizon de 10 ans

sont en effet associées à des projets qui pourraient ne pas se réaliser ou être reportés, au fur et à mesure que les scénarios se précisent.

En ce qui a trait aux projets de croissance de la charge locale, le Transporteur rappelle que la croissance considérée aux fins de neutralité tarifaire consiste en une croissance des besoins de transport sur une période maximale de 20 ans, tel qu'expliqué à la section suivante. Pour certains de ces projets, il est donc possible d'avoir un impact tarifaire les premières années qui se résorbera au terme de ces 20 années.

Nonobstant ces éléments, le Transporteur souligne que le tableau 21 ne constitue pas un exercice de démonstration de neutralité tarifaire. Il cumule, pour chaque année, les MES prévues de projets ayant des horizons de croissance de charge différents. Il représente donc les mouvements ponctuels du tarif d'année en année sur une période de dix ans, en fonction des informations disponibles au moment du dépôt de la demande. Le concept de neutralité tarifaire repose sur l'établissement d'un montant maximal à assumer par le Transporteur lequel est calculé à partir de la valeur actualisée du tarif sur une période maximale de 20 ans. Cette neutralité se démontre projet par projet en fonction de l'horizon de croissance correspondant propre à chacun des projets.

4. Mécanisme du pool

Le mécanisme d'agrégation de projets d'investissements requis pour répondre aux besoins de croissance de charge pour la charge locale (le « pool ») a été introduit dans les *Tarifs et conditions* à la suite de la décision D-2006-66 du 18 avril 2006 pour le dossier R-3549-2004 – Phase 2 du Transporteur. Ce mécanisme découle de l'application du dernier paragraphe de la section C de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur applique ce paragraphe des *Tarifs et conditions* et présente depuis 2007 les résultats de la dernière année et les prévisions

pour les années en cours et subséquentes dans ses demandes tarifaires à la Régie¹. Pour ce faire, il procède de la façon suivante, tel que déjà décrit lors du dossier R-3738-2010 concernant la demande tarifaire 2011².

Premièrement, il regroupe par année de mise en service, l'ensemble des projets confirmés pour répondre aux besoins de croissance de charge, soit les projets inférieurs à 25 M\$ et les projets supérieurs ou égaux à 25 M\$. De ce regroupement, il compare l'ensemble des coûts de ces projets au montant global de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau associés à ces mêmes projets. Ce dernier montant global est le produit du montant maximal pour les ajouts au réseau (\$/kW) approuvé par la Régie pour l'année étudiée, multiplié par la croissance de charge prévue (en MW) sur 20 ans qui sera alimentée grâce à ces projets. Il est important de noter que l'une des principales caractéristiques de la croissance de charge est que celle-ci évolue progressivement dans le temps, et que cette croissance fait l'objet de révision annuelle de la part du Distributeur.

Il y aura une contribution annuelle du Distributeur à verser au Transporteur seulement si le total des coûts découlant des investissements pour l'ensemble des projets du Transporteur pour la croissance de charge mis en service durant une même année donnée, est supérieur au montant d'allocation maximal pour les ajouts réalisés par ces mêmes projets. Dans cette situation, conformément à l'appendice J des *Tarifs et conditions*, cette contribution du Distributeur sera majorée d'un montant de 15 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des frais d'entretien et d'exploitation de ces ajouts additionnels. Ainsi, dans le cas inverse, pour une année donnée, si le

¹ R-3640-2007 : HQT-14, Document 1, réponses aux questions 53.1 et 53.2. R-3669-2008 – Phase 1 : HQT-10, Document 5, page 15. R-3706-2009 : HQT-13, Document 1.1, en réponse aux questions 7.1, 7.2 et 7.3. R-3738-2010 : HQT-12, Document 2, tableaux 6 et 7, et HQT-13, Document 1, réponse à la question 36.1. R-3777-2011 : HQT-12, Document 2, pages 12 et 13.

² R-3738-2010 : HQT-13, Document 5, réponse à la question 7.5.

montant d'allocation maximal pour les ajouts dégagés par les projets mis en service est supérieur au total des coûts de l'ensemble de ces projets mis en service par le Transporteur, le Distributeur n'aura pas de contribution à verser.

Ainsi, aucune contribution annuelle du Distributeur n'a été requise de 2006 à 2011 inclusivement. Pour l'année 2012, l'estimation du pool produite à l'été 2012 indiquait également qu'aucune contribution du Distributeur ne serait requise. Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur estime actuellement que des contributions du Distributeur seraient requises.

En ce qui a trait au paiement des contributions suite aux MES, celui-ci ne peut s'effectuer que suite à la fermeture d'une année qui n'a lieu qu'au début de l'année suivante, tel que déjà mentionné à la Régie³. Par exemple, la fermeture de l'année 2013 s'effectuera au cours du premier trimestre de l'année 2014. Après avoir émis la liste définitive des projets réellement mis en service en 2013, le Transporteur, pour chacun de ces projets, comparera les coûts finaux au montant d'allocation maximal pour ces ajouts au réseau calculé avec le montant autorisé par la Régie alors en vigueur, et la croissance spécifique sur 20 ans associée à chacun de ces projets, selon la plus récente prévision de croissance de charge du Distributeur. La contribution du Distributeur, le cas échéant, serait donc payée en 2014 et non en 2013.

³ R-3738-2010 : HQT-13, Document 5, réponse à la question 13.3.