

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT 2013 ET 2014**

EFFICIENCE

1. Référence : Pièce C-HQT-0065, p. 4, R1.1.

Préambule :

« Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie, comme précisé dans les demandes tarifaires R-3738-2010, R-3777-2011 et R-3823-2012, qu'il ne suit plus à l'interne les gains d'efficacité aux investissements par chantier et/ou par projet.

Les pratiques implantées à ce jour sont maintenant intégrées aux pratiques de gestion du Transporteur et la base de référence aux fins de la mesure des gains est dynamique et évolue dans le temps. Les mesures structurantes en place, comme la Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, apportent dorénavant des gains récurrents, en termes d'optimisation des coûts d'approvisionnement auprès des fournisseurs.

*Par ailleurs, le Transporteur rappelle, tel que décrit à la pièce HQT-3, Document 1 que son modèle de gestion des actifs poursuit un objectif d'optimisation de ses activités d'investissement et de maintenance en systématisant l'arbitrage entre celles-ci afin de faire le choix le plus avantageux. Un tel arbitrage, en mode dynamique, ne se prête pas à un exercice de suivi selon la notion de « chantier ». À cet égard, chaque arbitrage est porteur d'une efficacité à court, moyen ou long terme selon qu'elle se matérialise par un coût aux charges ou aux investissements. »
[nous soulignons]*

Demandes :

- 1.1** Veuillez confirmer la compréhension de la Régie à l'effet que la démarche d'efficacité par chantier entreprise en 2008 est achevée. Veuillez élaborer.
- 1.2** Dans l'affirmative, veuillez confirmer que l'ensemble des gains d'efficacité récurrents obtenus des chantiers aux charges nettes d'exploitation (CNE) et qui avaient été identifiés initialement, sont reflétés dans la « base de référence aux fins de la mesure des gains ». Veuillez élaborer.
- 1.3** En regard de l'approche d'efficacité globale proposée, veuillez confirmer que le Transporteur entend dorénavant faire le suivi uniquement sur la base du total des gains d'efficacité aux CNE attendus en fonction d'une cible d'efficacité établie dans le cadre du dossier tarifaire.

CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

- 2. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0024, p. 10;
 - (ii) Dossier R-3605-2006, pièce HQT-4, document 2, p. 13;
 - (iii) Dossier R-3836-2013, pièce B-0016, p. 7, réponse R3.1;
 - (iv) Pièce C-HQT-0035, p. 35.

Préambule :

(i) Au présent dossier, le Transporteur réfère au dossier R-3605-2006, pièce HQT-4, document 2, pour les conventions comptables reliées aux contributions qu'il doit assumer pour un poste de départ appartenant à un producteur privé.

(ii) Dans le cadre du dossier R-3605-2006, le Transporteur présentait une modification de convention comptable liée à l'application du CPN-150, du Comité sur les problèmes nouveaux de l'ICCA :

« À titre d'exemple, l'application de cette nouvelle convention comptable peut faire en sorte qu'une entente de raccordement de centrale d'un producteur privé soit considérée comme étant assortie d'un contrat de location-acquisition en ce qui concerne les contributions versées pour le poste de départ et ceci modifie la nature de la transaction à comptabiliser aux livres du Transporteur. Dans ce cas, la contribution visant à rembourser le coût d'acquisition et d'installation des équipements d'un poste de départ fait partie de la base de tarification, mais à la rubrique des immobilisations corporelles en exploitation plutôt qu'à la rubrique des Dépenses non amorties et autres actifs, à titre d'Autres frais reportés. Ce type de modification n'affecte pas le calcul des revenus requis du Transporteur puisque la méthode et la période d'amortissement de cette contribution demeurent les mêmes. Par ailleurs, la nature de la contribution relative aux frais d'exploitation et d'entretien comptabilisée par le Transporteur demeure inchangée. » [nous soulignons]

(iii) Dans le cadre du dossier R-3836-2013 relatif au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2009-02 au réseau de transport, le Transporteur répond à la question 3.1 de la Régie comme suit:

« Les montants relatifs au remboursement aux promoteurs (78 M\$) et particulièrement le montant remboursé des frais d'exploitation et d'entretien (10 M\$) sont comptabilisés à titre d'immobilisations corporelles selon les règles de contrat de location financement. » [nous soulignons]

(iv) Le Transporteur présente les immobilisations corporelles en exploitation selon cinq grandes rubriques, soit : Postes, Lignes, Autres actifs de réseau, Actifs de soutien et Télécommunications. La rubrique Autres actifs de réseau inclut des Immobilisations louées – CPN 150 dont le coût d'acquisition totalise 295,1 M\$.

Demandes :

- 2.1** Selon les références (i) et (ii), la contribution relative aux frais d'exploitation et d'entretien comptabilisée par le Transporteur demeure sous la rubrique Autres frais reportés. À la référence (iii), le montant remboursé par le Transporteur aux promoteurs pour les frais d'entretien et d'exploitation sont considérés comme des immobilisations corporelles. Veuillez justifier la différence de traitement comptable.
- 2.2** Veuillez détailler le montant de 295,1 M\$ relié aux Immobilisations louées – CPN 150 mentionné à la référence (iv). Le cas échéant, veuillez présenter distinctement les montants relatifs aux frais d'entretien et d'exploitation.

Traitement des pénalités liées aux écarts de réception et des pénalités liées à l'exploitation

- 3. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0025, p. 10 et 11;
 - (ii) Pièce C-HQT-0025, p. 10 et 11;
 - (iii) Pièce C-HQT-0065, p. 51, R32.1.

Préambule :

- (i) Le Transporteur propose de comptabiliser les pénalités liées aux écarts de réception, totalisant 7,5 k\$ au 30 avril 2013, et les pénalités liées à l'exploitation prévue à l'article 3 des Tarifs et conditions, totalisant 4,5 k\$ au 30 avril 2013, dans leurs comptes d'écart respectifs jusqu'à ce que le solde de ces deux comptes d'écart atteigne 100 k\$, incluant les intérêts. Lorsque ce solde serait atteint, le Transporteur disposerait de ces sommes aux revenus requis dans une année témoin donnée.
- (ii) Concernant les pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions, le Transporteur précise qu'elles sont actuellement comptabilisées dans le compte d'écart des services de transport point à point et qu'il ne considère pas utile de proposer un mécanisme comptable supplémentaire à cet effet.
- (iii) Le Transporteur précise que 0,7 M\$ du solde du compte d'écart des services de transport point à point est attribuable aux pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions.

Demandes :

- 3.1** Veuillez commenter la possibilité d'intégrer les pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions (référence (ii)), s'élevant à 700 k\$ pour les années 2011 et 2012 (référence (iii)), au compte d'écart des pénalités liées à l'exploitation prévues à l'article 3 des Tarifs et conditions, s'élevant à 4,5 k\$ au 30 avril 2013 (référence (i)).
- 3.2** Compte tenu de la question précédente, veuillez commenter la possibilité de disposer, sur une base annuelle, du solde des comptes d'écart associés respectivement aux pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 3, 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions et aux pénalités liées aux écarts de réception.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

- 4. Références :** (i) Pièce C-HQT-0028, p. 8;
(ii) Dossier R-3854-2013, pièce B-0088, p. 40.

Préambule :

(i) « Pour l'année témoin 2014, le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 11,5 M\$. Cette progression s'explique par :

- une progression de l'ordre de 1,1 % des coûts salariaux découlant seulement des progressions salariales. Le Transporteur n'a considéré aucun ajustement économique des salaires puisque de nouvelles conventions collectives entreront en vigueur en 2014 et que les résultats des négociations ne peuvent être présumés en date du dépôt du dossier tarifaire; »

(ii) Advenant le cas où les résultats des négociations auraient un impact sur l'ajustement économique des salaires pour 2014, le Distributeur confirme qu'il contiendra cette hausse éventuelle à l'intérieur des charges d'exploitation autorisées pour l'année témoin 2014.

Demande :

- 4.1** La Régie comprend que, advenant le cas où des ajustements économiques sur les salaires seraient comptabilisés pour l'année 2014, le Transporteur contiendra également cette charge éventuelle à l'intérieur des CNE autorisées pour l'année témoin 2014. Veuillez commenter.

Approche globale de type paramétrique

5. **Référence :** Pièce C-HQT-0065, p. 22, R14.2.

Préambule :

« Le tableau R14.2 présente l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2007.

Tableau R14.2
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique de la Régie

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Moins - Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8	10,6	14,5
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1	8,3	19,1
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Sous-total - Avant coût de retraite	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	705,0	723,9	757,5
Plus - Coût de retraite net							83,0	68,1
Sous-total - Formule avant productivité							806,9	825,6
Productivité 2008							(6,2)	(6,2)
Productivité 2009							(6,4)	(6,4)
Productivité 2010							(6,3)	(6,3)
Productivité 2011							(6,4)	(6,4)
Productivité 2012							(13,2)	(13,2)
Productivité 2013							(6,0)	(6,0)
Productivité 2014								(6,1)
Total - incluant productivité							762,4	775,0

»

Demandes :

5.1 Veuillez présenter le résultat de la formule paramétrique de la Régie pour 2013 et 2014 tel que produit au tableau R14.2 en intégrant les éléments suivants :

- l'objectif d'efficience de 2 % pour les années 2012 à 2014;
- les gains d'efficience additionnels de 4,5 M\$ et 10,0 M\$ réalisés respectivement en 2010 et 2011;
- la réduction des CNE résultant des gains additionnels et autres mesures de réduction de coûts de 41,1 M\$ en 2012;

5.2 Veuillez concilier les résultats paramétriques ainsi obtenus pour 2013 et 2014 avec les niveaux des CNE proposés par le Transporteur dans le présent dossier.

BASE DE TARIFICATION

- 6. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0030, p. 14;
 - (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 15;
 - (iii) Rapport annuel 2012, pièce HQT-2, document 3, p. 12;
 - (iv) Rapport annuel 2012, pièce HQT-5, document 1, p. 8.

Préambule :

(i) « *La relation entre les mises en exploitation réelles et projetées doit être analysée sur une période de deux ans, soit l'année de base et l'année témoin projetée des bases de tarification autorisées. Cependant, afin de bien mesurer l'effet réel des écarts de volume sur les revenus requis, il est nécessaire de faire cette analyse en fonction de la moyenne 13 soldes mensuels des actifs composant la base de tarification.* » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente l'impact sur la base de tarification des écarts entre les montants prévu et réel, liés aux mises en exploitation. Au 31 décembre 2012, les écarts liés aux mises en exploitation totalisent (575,0 M\$), soit (216,8 M\$) pour l'année 2011 et (358,2 M\$) pour l'année 2012.

(iii) Aux fins de comparaison entre la base de tarification réelle et autorisée, mesurée au 31 décembre 2012, le Transporteur a reclassé aux immobilisations corporelles les actifs liés aux frais d'entretien des postes de départ des producteurs privés, qui étaient auparavant présentés aux actifs réglementaires. Il explique les écarts comme suit :

Puisque les valeurs autorisées pour 2012 ont été établies en cours d'année 2011, les écarts s'expliquent sur deux années soit:

	2 011	2 012	Total
(a) Mises en exploitation non réalisées pour des projets ≥ 25 M\$	(184,7)	(307,2)	(491,9)
Mises en exploitation non réalisées pour des projets < 25 M\$	(41,8)	(167,2)	(209,0)
Reclassement aux actifs incorporels	(9,3)	(10,8)	(20,1)
Amortissement		46,2	46,2
Reclassement aux frais reportés		46,7	46,7
(b) Reclassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation	9,3	10,8	20,1
(c) Reclassement aux frais reportés		(46,7)	(46,7)
Mises en exploitation non réalisées et mise en exploitation négatives imprévues		116,3	116,3
(d) Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement	(24,0)		(24,0)

(iv) Aux fins du rapport annuel, l'analyse comparative entre la base de tarification réelle et celle autorisée, lorsque mesurée selon la moyenne des 13 soldes, est déposée à la suite d'une demande de renseignements de la Régie. Dans sa réponse, le Transporteur explique alors les écarts majeurs selon la moyenne des 13 soldes.

Demandes :

- 6.1** À la référence (i), aux fins de comparaison entre les données projetées et réelles, le Transporteur indique qu'il est nécessaire de faire une analyse en fonction de la moyenne des 13 soldes. Dans le cadre du rapport annuel, cette analyse est déposée seulement à la suite d'une demande de renseignements (référence (iv)). Serait-il possible d'inclure, de façon systématique, cette analyse requise par la Régie et jugée nécessaire par le Transporteur, lors du dépôt initial du rapport annuel, en complément à l'information présentée selon la référence (iii). Dans la négative, veuillez justifier.
- 6.2** Les écarts reliés aux mises en exploitation totalisent (575,0 M\$) (référence (ii)). Veuillez concilier ce total avec les écarts expliqués en référence (iii).
- 6.3** Veuillez déposer la base de tarification 2012 autorisée selon la décision D-2012-059 et présenter les 13 soldes mensuels reclassés ainsi que la moyenne des 13 soldes, afin de considérer le reclassement mentionné en référence (iii).
- 7. Références :** (i) Pièces C-HQT-0031, C-HQT-0032, et C-HQT-0033, p. 14;
(ii) Pièce C-HQT-0065, p. 27, R17.1.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les 13 soldes mensuels de la base de tarification, le total des 13 soldes et la moyenne des 13 soldes, pour les années historiques 2011 et 2012 ainsi que pour l'année de base 2013.
- (ii) Le Transporteur présente le détail des variations des immobilisations corporelles au coût d'acquisition pour les années 2011, 2012 et 2013, en fonction du total annuel plutôt que de façon distincte pour chacun des 13 soldes mensuels, tel que demandé par la Régie à sa demande de renseignements.

Demande :

- 7.1** Pour les années 2011, 2012 et 2013, veuillez compléter l'information présentée à la référence (ii) de façon à ventiler le détail des variations pour chaque solde mensuel présenté à la référence (i).
- 8. Références :** (i) Pièce C-HQT-0065, p. 28, R18.1;
(ii) Pièce C-HQT-0065, p. 30, R18.3;
(iii) Décision D-2012-021, par. 41 et 48;
(iv) Rapport annuel du Transporteur, pièce HQT-1, document 1.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur ajoute au coût des immobilisations corporelles la valeur actuelle de la provision, évaluée en vertu de la norme IAS 37, afférente à l'obligation liée aux travaux de démantèlement et d'enlèvement d'une immobilisation et de la remise en état du site sur laquelle elle est située. Le montant de la provision est la meilleure estimation disponible des montants que le Transporteur devrait raisonnablement déboursier pour effectuer ces travaux dans les postes, tel que précisé dans la réponse à la question 18.2. » [nous soulignons]*

(ii) « *Le Transporteur n'a pas à prendre en compte ces montants dans les demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets de construction de nouveaux actifs dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$ déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.*

Il en est ainsi car le moment et les coûts associés aux actions éventuelles de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site des nouveaux actifs à construire visés par de telles demandes d'autorisation demeurent des facteurs inconnus à la date du dépôt de ces demandes. Une fois ces facteurs connus vers la fin de leur durée d'utilité, ces coûts, sur une base actualisée, sont ajoutés aux coûts des immobilisations en exploitation visées lesquels sont inclus dans la base de tarification sujette à autorisation. » [nous soulignons]

(iii) « [41] *À la suite de l'examen de ses programmes d'intervention en environnement, la Demanderesse est en mesure d'affirmer qu'elle n'a aucune obligation implicite visée par norme IAS 37 [note de bas de page omise] ».*

« [48] *Pour revenir à la question de l'application de la norme IAS 37 et des obligations implicites de la Demanderesse, la Régie prend acte du fait que la Demanderesse les identifiera et en tiendra compte dans ses projections pour l'année de base et l'année témoin projetée, le cas échéant [note de bas de page omise]. »*

(iv) Dans ses rapports annuels déposés à la Régie, le Transporteur présente une conciliation entre l'actif total statutaire et la base de tarification.

Demandes :

8.1 La Régie comprend que, selon les références (i) et (ii), la meilleure estimation disponible des montants que le Transporteur prévoit déboursier pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de site est établie vers la fin de la durée d'utilité des actifs, à la suite d'un exercice de caractérisation environnementale. Veuillez confirmer cette compréhension de la Régie. Le cas échéant, veuillez expliquer la méthode utilisée par le Transporteur pour établir sa meilleure estimation des montants à déboursier.

- 8.2** Veuillez présenter le processus organisationnel lié aux exercices de caractérisation environnementale, incluant les éléments déclencheurs, les différentes étapes de réalisation et autres éléments pertinents.
- 8.3** Dans le cadre du dossier R-3768-2011 mentionné en référence (iii), le Transporteur affirmait qu'il n'avait pas d'obligation implicite visée par la norme IAS 37. Au présent dossier, selon la référence (i), des coûts associés aux actions éventuelles de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site sont ajoutés à la base de tarification. Veuillez indiquer si ces coûts représentent des obligations implicites liées à la norme IAS 37. Dans l'affirmative, veuillez préciser les motifs du changement. Dans la négative, veuillez élaborer sur ces coûts.
- 8.4** La comptabilisation d'une provision selon la norme IAS 37 occasionnera-t-elle un écart à concilier lors du dépôt du rapport annuel 2013 entre l'actif total statutaire et la base de tarification (référence (iv))? Dans l'affirmative, veuillez expliquer.
- 9. Référence :** Pièce C-HQT-0065, p. 33.

Préambule :

« L'année 2012 a été affectée de quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact considérable sur le degré de précision des prévisions des mises en service 2012 :

- *Les mises en service d'un très grand nombre de parcs éoliens ont été retardées par les promoteurs privés. Ces reports ont également une incidence sur le moment du versement des contributions associées aux postes de départ pour un impact selon la moyenne des 13 soldes de 93,3 M\$1;*
- *En raison du décalage associé aux mises en service des centrales Eastmain-1-A et la Sarcelle, le Transporteur n'a pu réaliser les mises en service malgré que ses travaux étaient complétés pour un impact selon la moyenne des 13 soldes de 87,1 M\$1;*
- *L'incident associé aux transformateurs de courant à 735 kV (dossier R-3804-2012) a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont pas pu être réalisés selon les échéanciers prévus en raison des zones d'accès limités mises en place dans plusieurs postes (impacts sur certains projets majeurs, mais également sur des projets dont l'investissement est inférieur à 25 M\$). [nous soulignons]*

Deuxièmement, le Transporteur rappelle que ses prévisions de mises en service sont basées sur un processus rigoureux et détaillé par projet.

Pour chacune des composantes de projets sous la responsabilité de Hydro-Québec Équipement (« HQÉ »), représentant environ 85 % des projets, les prévisions d'investissement et de mises en exploitation ainsi que les dates de mises en service sont réévaluées dans le cadre de la préparation de la cause tarifaire. HQÉ considère dans les objectifs individuels de ses gestionnaires la date à laquelle les travaux doivent être complétés pour les projets majeurs. Pour

les composantes des projets qui ne sont pas sous la responsabilité de HQÉ, les responsables de la réalisation des projets fournissent une mise à jour des prévisions d'investissement et de mises en service ainsi que les dates de mises en exploitation dans le cadre de la préparation de la cause tarifaire. Le calcul de la base de tarification est habituellement établi avec 4 mois de données réelles et 20 mois de données projetées. Aussi, les membres du comité de gestion du Transporteur font le suivi de la réalisation des mises en service et valident les prévisions qui seront incorporées dans la cause tarifaire et le cadre financier d'Hydro-Québec. » [nous soulignons]

Demandes :

- 9.1** Veuillez préciser les raisons invoquées par le Producteur et les promoteurs privés au Transporteur, justifiant les retards pour les mises en service.
- 9.2** Veuillez préciser si des pénalités sont applicables au Producteur et aux promoteurs privés, advenant des retards dans les mises en services. Veuillez élaborer.
- 9.3** Si des pénalités visées à la question 9.2 ci-dessus sont applicables, veuillez en préciser le traitement réglementaire.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- 10. Références :**
- (i) Pièce C-HQT-0036, p. 24 et 25, tableau 7;
 - (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 10;
 - (iii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 11;
 - (iv) Dossier R-3855-2013, pièce B-0004, p. 33, tableau 26;
 - (v) Décision D-2009-071, par. 111 et 112.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente, à l'horizon 2023, la liste des investissements générant des revenus additionnels associés à l'intégration de production (section 2.1) et associés à la croissance de la charge locale (section 2.2)
- (ii) Le Transporteur présente le sommaire des mises en service planifiées par catégorie à l'horizon 2023.
- (iii) Le Transporteur présente la prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale et le service point à point à l'horizon 2023.
- (iv) Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels. Le tarif annuel passe de 71,49 \$/kW à 74,22 \$/kW.

Tableau 26
Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

Années	Mises en service (M\$)	Ajouts nets à la base de tarification (M\$)	Coût de capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxes sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport de la charge locale (M\$)	Besoins de transport de point à point (M\$)	Besoins de transport (M\$)	Tarif annuel (M\$)
2012								2 984	36 710	5 034	41 744	71,49
2014	1 327	1 327	16	16	6	0	38	3 022	37 043	4 675	41 718	72,44
2015	167	167	60	22	34	7	123	3 107	36 935	4 675	41 610	74,68
2016	330	330	72	27	42	8	160	3 134	37 279	4 675	41 964	74,70
2017	1 015	1 015	105	40	60	10	214	3 199	37 641	4 965	42 606	75,08
2018	1 669	1 669	136	61	76	15	288	3 272	38 038	5 837	43 875	74,58
2019	683	683	207	70	123	24	424	3 408	38 734	5 942	44 676	76,29
2020	-459	-459	229	75	143	27	474	3 458	39 111	7 104	46 215	74,83
2021	166	166	204	79	130	23	436	3 420	39 451	7 104	46 555	73,47
2022	216	216	205	83	135	24	446	3 431	39 762	7 104	46 866	73,20
2023	256	256	209	88	142	24	463	3 447	40 075	7 104	47 179	73,06

Ensemble de la période 2014 à 2023

74,22

(v) « [111] Afin de remédier à cette situation, plusieurs options peuvent être envisagées, dont :

- L'application de l'allocation maximale uniquement lors du raccordement de centrales;
- L'application de l'allocation maximale uniquement lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion;
- L'application d'un pourcentage de l'allocation maximale lors du raccordement de centrales et d'un pourcentage lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion. Par exemple, la proportion pourrait être 50 % dans chaque cas ou alors être déterminée selon une clef de répartition à définir.

[112] La Régie conclut qu'il est nécessaire de réexaminer les modalités de l'appendice J des Tarifs et conditions afin de s'assurer que l'objectif recherché soit atteint, c'est-à-dire que les divers ajouts au réseau pour les besoins de la charge locale et ceux du service de point à point n'aient pas d'impact à la hausse sur les tarifs du Transporteur. »

Demandes :

Tel que mentionné à la référence (v) du préambule, la Régie a conclu, en 2009, à la nécessité de réexaminer les modalités de l'appendice J des Tarifs et conditions, afin que les divers ajouts au réseau réalisés pour les besoins de la charge locale et pour ceux du service de point à point n'aient pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport. La preuve au dossier présente des investissements importants en croissance des besoins ainsi qu'une hausse marquée du tarif induite par les investissements générant des revenus additionnels.

La Régie souhaite obtenir davantage d'informations quant au lien entre la croissance des besoins et les investissements qui y sont associés.

10.1 Veuillez ventiler les montants des mises en service de la catégorie « Générant des revenus additionnels », pour chacune des années 2011 à 2023, présentées à la référence (ii), entre les sous-catégories suivantes :

- croissance des besoins de transport pour la charge locale, et
- croissance des besoins de transport pour les clients de point à point.

10.2 Veuillez préciser, en utilisant le format du tableau 7 de la référence (i) :

- a) pour chacun des projets d'investissement générant des revenus additionnels, les besoins de transport additionnels (MW) que ces investissements permettront de satisfaire selon les sous-catégories :
- croissance des besoins de transport pour l'intégration de production liée au service de point à point (sous-catégorie 2.1 du tableau 7);
 - croissance des besoins de transport pour l'intégration de production liée à la charge locale (sous-catégorie 2.1 du tableau 7);
 - croissance des besoins de transport pour la charge locale (sous-catégorie 2.2 du tableau 7).

10.3 Pour les projets d'investissement générant des revenus additionnels, dont les mises en service sont prévues en 2013 et 2014, veuillez fournir les revenus additionnels prévus par année, à l'horizon 2023.