Demande de renseignements n^0 1 de la Régie de l'énergie (la Régie) à Hydro-Québec (le Transporteur) relative à la politique d'ajouts au réseau de transport

PRINCIPES DIRECTEURS

- 1. **Références :** (i) Pièce B-0004, p. 34;
 - (ii) Pièce B-0005, p. 6;
 - (iii) Pièce A-0005, p. 10 et 15;
 - (iv) Pièce B-0011, p. 5, 24 et 25;
 - (v) Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 298.

Préambule:

(i) En conclusion de sa preuve initiale, le Transporteur indique :

« Les propositions du Transporteur répondent aux questionnements de la Régie, recourent à des pratiques établies et respectent le cadre mis en place par celle-ci au fil de ses décisions, ainsi que le contexte commercial dans lequel les services de transport sont fournis aux clients. Les propositions traitent les différents clients sur la base des mêmes principes. Le Transporteur propose un traitement équitable des clients comme la Régie l'avait souhaité lors de l'adoption de la politique d'ajouts. » [nous soulignons]

- (ii) Le rapport d'expertise de Mme Judy W. Chang précise :
- "HQT's Network Upgrade Policy, along with proposed modifications, follows certain basic principles including: (i) provide a reasonable assurance of adequate cost recovery from native load and point-to-point customers such that each is protected from excess costs associated with network upgrades triggered by new transmission service requests and (ii) treat all customers on the system equitably."
- (iii) Dans sa décision D-2014-117, la Régie demandait la clarification suivante : « [30] La Régie constate, par ailleurs, que le Transporteur ne définit pas les principes directeurs de sa Politique d'ajouts. Elle juge donc nécessaire que ces principes soient précisés.
- [31] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire décrivant les <u>principes directeurs</u> de sa Politique d'ajouts. » [nous soulignons]

Dans cette même décision, en ce qui a trait à l'approche de partage des coûts, la Régie référait à la décision D-2014-045 en ces termes:

«[59] Dans sa décision D-2014-045, la Régie constatait que les renforcements au réseau principal pourront servir à des utilisateurs autres que le requérant initial sans que ceux-ci ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Elle constatait également que cette situation découlait d'une priorisation du <u>principe de l'accès non discriminatoire</u> au réseau au détriment du <u>principe d'utilisateur-payeur</u>. » [nous soulignons]

(iv) Dans son complément de preuve, le Transporteur répond, comme suit, à la demande de la Régie, exprimée aux paragraphes 30 et 31 précités de la décision D-2014-117 :

« Pour les ajouts au réseau, <u>trois principes directeurs</u> émanant de la décision D-2002-95 guident le Transporteur :

- éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les clients existants;
- assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client;
- assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous les clients du Transporteur. » [nous soulignons]

Par ailleurs, dans le cadre de son approche de partage de coûts entre différentes catégories d'investissement, le Transporteur mentionne, aux pages 24 et 25 de son complément de preuve : « Le Transporteur comprend que le <u>concept d'utilisateur-payeur</u> évoqué par la Régie correspond à une notion de partage des coûts entre bénéficiaires.

[...]

Ainsi, le Transporteur est d'avis qu'une telle pratique, jumelée à l'application d'un montant maximal d'investissement pouvant être assumé par le Transporteur, respecte à la fois l'application des <u>principes fondamentaux d'utilisateur-payeur</u> et <u>d'accès non discriminatoire</u>. D'ailleurs, le traitement séquentiel actuellement appliqué prévoit que l'utilisateur du réseau qui déclenche un ajout doit en assumer les coûts via une contribution au-delà du montant maximal assumé par le Transporteur.

[...]

Les <u>principes d'utilisation d'une file d'attente et de « cost causation »</u> demeurent les pratiques usuelles <u>pour</u> gérer les demandes des clients menant à des ajouts au réseau et <u>s'assurer que les coûts de ces ajouts soient complètement supportés par les demandeurs, plutôt que par les bénéficiaires.</u>

[...]

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 3 de 28

Dans tous les cas, la totalité des coûts est allouée au client qui déclenche le besoin pour l'ajout au réseau, conformément aux pratiques usuelles des services publics. Ces principes généraux sont basés sur le concept de la récupération des coûts, de la protection des clients existants contre des coûts d'ajouts au réseau excessifs et sont tous basés sur une logique où le demandeur de l'ajout est celui qui doit en couvrir les coûts. » [nous soulignons]

(v) Dans sa décision D-2002-95, la Régie mentionnait, relativement à la politique d'ajouts au réseau proposée alors par le Transporteur :

« La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients.

L'application de ce maximum protège donc les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs. »

Demandes:

- 1.1 Veuillez clarifier les différentes distinctions apportées ci-dessus par le Transporteur quant aux termes suivants : « principe », « principes directeurs », « principes fondamentaux », « concept », « logique ».
- 1.2 Veuillez identifier précisément les principes qui guident la Politique d'ajouts du Transporteur.
- 1.3 Veuillez préciser si le respect de la neutralité tarifaire compte parmi les principes de la Politique d'ajouts.
- 1.4 Veuillez préciser les principes usuels en vigueur qui guident l'attribution des coûts des ajouts au réseau en Amérique du Nord.

MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

- **2. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 15;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 10;
 - (iii) Pièce B-0011, p. 10 et 11.

Préambule:

(i) « De l'avis du Transporteur, cette proposition est conservatrice. En effet, l'allocation maximale est établie sur 20 ans, afin que le coût des ajouts réalisés à la demande de clients soit récupéré sur une période maximale de 20 ans. Cette allocation s'avère inférieure à celle qui serait basée sur une période correspondant à la durée moyenne d'utilité des actifs de transport, soit 40 ans. Le Transporteur est ainsi assuré d'obtenir une contribution supérieure à celle qui

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 4 de 28

serait requise si la période correspondait à leur durée moyenne d'utilité, plutôt qu'à une période limitée à 20 ans, tel que c'est actuellement le cas. À cet égard, il convient également de noter que la charge locale, dont <u>la croissance se matérialise graduellement sur l'horizon considéré par l'allocation maximale, demeure dans les faits bien au-delà de la période de 20 ans utilisée pour établir cette allocation.</u> »

(ii) «L'amortissement est déterminé selon la méthode de l'amortissement linéaire approuvée par la Régie dans la décision D-2010-020⁶. Aux fins réglementaires, la durée d'utilité des actifs de transport peut s'étendre jusqu'à 40 ans pour les postes et jusqu'à 50 ans pour les lignes. Le Transporteur considère une période d'amortissement de 20 ans. Cette valeur est conservatrice considérant la période sur laquelle ces actifs seront utilisés.

La période de 20 ans est utilisée depuis le dossier R-3401-98, dans le cadre duquel l'application de l'allocation maximale a été adoptée par la Régie, dans la décision D-2002-95, pour la charge locale et le service de transport de point à point. La justification de cette période était basée sur l'existence de contrats d'approvisionnement de producteurs privés qui sont généralement d'une durée de 20 ans. Ce terme de 20 ans constitue une approximation de la présence de ces clients sur le réseau de transport. La même période a été appliquée pour les installations requises par les clients afin d'assurer un traitement équitable pour l'ensemble des utilisateurs du réseau. »

(iii) «La valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien du Transporteur est prise en compte aux fins de l'établissement de l'allocation maximale. Le Transporteur considère que les coûts d'exploitation et d'entretien sur 20 ans correspondent en moyenne à 15 % de l'investissement. Cette donnée paramétrique est utilisée depuis le dossier R-3401-98. Le Transporteur a alors indiqué que le pourcentage établi en 2001 en ce qui a trait à la proportion des charges d'exploitation et d'entretien occasionnée par des ajouts au réseau par rapport au coût de l'investissement correspondait à 18 %. Le Transporteur a proposé d'utiliser une proportion de 15 %, car les coûts d'exploitation et d'entretien de même que l'utilisation du réseau de transport sont des données variables, ce qui a été retenu jusqu'à présent.

Pour l'année 2012, les coûts d'exploitation et d'entretien sont de 9,11 \$/kW (380,2 M\$/41 744 MW), ce qui correspond sur une base annuelle à 1,6 % de l'investissement. Les données utilisées pour illustrer cette proportion sont les coûts directs d'exploitation et de maintenance de même que la somme des besoins de transport prévus. Actualisés sur une période de 20 ans avec un taux du coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,698 % pour l'année 2012, ces coûts correspondent à 19 % de l'investissement. Ainsi, le Transporteur propose de maintenir le taux pour les coûts d'exploitation et d'entretien à 15 % de l'investissement. » [nous soulignons]

La Régie constate que :

- la période de 20 ans, servant au calcul de l'allocation maximale, est inférieure à la durée moyenne d'utilité des actifs;
- la croissance de la charge locale se matérialise graduellement sur cet horizon de 20 ans.

Demandes:

- 2.1 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur compare en (i), la durée de référence aux fins du calcul de l'allocation (20 ans), dont la justification est citée en (ii), à celle de la durée moyenne des actifs de transport.
- 2.2 Veuillez décrire l'effet de chacun des deux constats mentionnés par la Régie en préambule sur le degré de précision du montant de l'allocation maximale qui en résulte.
- 2.3 Veuillez justifier que la référence à une durée de 20 ans aux fins du calcul de l'allocation maximale est toujours opportune tant pour le service de transport d'alimentation de la charge locale que pour le service de transport de point à point.
- 2.4 Veuillez fournir les données de base (coûts directs d'exploitation et de maintenance, somme des besoins de transport prévus, taux du coût moyen pondéré du capital prospectif) ainsi que les résultats obtenus pour le taux des coûts d'exploitation et d'entretien, en \$/kW, pour chacune des années 2001 à 2012.
- **3. Références :** (i) Pièce B-0011, p. 12;
 - (ii) Tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec en vigueur, p. 49 et 50.

Préambule:

- (i) Le Tableau 2 précise la notion de puissance maximale à transporter dans le cadre des ajouts au réseau visant la croissance des besoins de transport. En particulier, pour la demande de service de point à point, la puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.
- (ii) L'article 17.2 des Tarifs et conditions stipule, entre autres :
- « 17.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

[...]

- (vi) une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrée au receveur;
- [...] »

Demande:

3.1 Veuillez confirmer que la « puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau » correspond à l'estimation de puissance prévue au paragraphe (vi) de l'article 17.2 des Tarifs et conditions.

APPLICATION DE L'ALLOCATION MAXIMALE DU TRANSPORTEUR DANS LE CAS DES AJOUTS AU RÉSEAU

Application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de transport de point à point

- **4. Références :** (i) Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro-Québec en vigueur, p.29 à 31 et p. 180;
 - (ii) Pièce A-0005, p. 11;
 - (iii) Pièce B-0011, p. 12.

Préambule:

- (i) L'article 12A2 stipule, entre autres :
- « 12A Raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution 12A.1 Entente de raccordement

[...]

- 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement : Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants :
- i) Convention de service de transport de long terme

[...]

- ii) Engagement d'achat de services de transport
- [...]
- iii) Remboursement

[...]

Le propriétaire de la centrale n'est tenu de fournir aucun des engagements indiqués ci-dessus pour toute production retenue par le Distributeur lors d'un appel d'offres ou en vertu d'une dispense d'appel d'offres, et que le Distributeur a désigné conformément à l'article 38 des présentes. »

Par ailleurs, l'appendice J des Tarifs et conditions mentionne :

« Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin, ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante, sont effectués par le Transporteur conformément aux encadrements techniques applicables. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. »

- (ii) «[38] La Régie constate, en effet, que la proposition du Transporteur ne présente pas de modalités visant à éviter l'application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point. Il s'agit d'un sujet faisant partie des exigences de la Régie.
- [39] La Régie juge l'enjeu pertinent. En conséquence, elle requiert du Transporteur une preuve complémentaire aux fins de définir des modalités en vue d'éviter une application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point. »
- (iii) « Une allocation est octroyée à un client de transport de point à point seulement si l'ajout au réseau requis pour répondre à son besoin génère des revenus pour le Transporteur, et ce, tant pour un service de transport de point à point que pour un raccordement de centrale. Chaque allocation est associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de prendre un engagement contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous ses coûts. L'article 12A.2 et l'appendice J des Tarifs et conditions obligent le client de transport de point à point à prendre de tels engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale, ou pour tout nouveau service de transport de point à point. »

- 4.1 La Régie constate que l'article 12A des Tarifs et Conditions s'applique au raccordement de centrales exclusivement. Veuillez confirmer cette compréhension.
- 4.2 Veuillez préciser les dispositions des Tarifs et conditions applicables en matière d'engagement, lors de l'ajout d'une interconnexion ou de l'accroissement d'une interconnexion.
- 4.3 Veuillez indiquer si l'allocation maximale du Transporteur s'applique à un client de service de point à point lors d'un raccordement de centrale et lors de l'ajout d'une

interconnexion si la convention de service justifiant le raccordement de la centrale est la même que celle justifiant l'ajout de l'interconnexion.

AJOUTS AU RÉSEAU POUR LE RACCORDEMENT DE CENTRALES VISANT À ALIMENTER LA CHARGE LOCALE

Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia

- **5. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 17;
 - (ii) Dossier R-3631-2007, décision 2007-141, p. 24 et 25;
 - (iii) Pièce B-0011, p. 15;
 - (iv) Dossier R-3864-2013, pièce B-0005, p. 28.

Préambule:

- (i) « Aux fins de l'établissement de la contribution financière requise du Distributeur, le Transporteur a utilisé la puissance maximale à transporter de 990 MW pour le calcul de l'allocation maximale, conformément aux Tarifs et conditions. »
- (ii) « Pour le calcul des revenus additionnels à prendre en considération dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet, le paramètre utilisé doit être l'estimé de la variation des besoins du Distributeur à la pointe du réseau, soit le critère usuel servant à l'établissement du tarif, et non la puissance maximale à raccorder et à transporter sur le réseau. Cette puissance maximale de 990 MW est appliquée comme critère de conception du réseau, mais non comme critère d'établissement du tarif.

Aux fins du calcul de l'impact tarifaire du Projet, l'augmentation des besoins du Distributeur devrait donc, en suivant cette logique, être en lien avec les données du plan d'approvisionnement du Distributeur et avec la garantie fournie par l'entente d'équilibrage convenue entre le Distributeur et le Producteur. La part des besoins satisfaits par l'intégration de la production éolienne découlant du premier appel d'offres devrait ainsi être fixée à 346 MW, soit 35 % des 990 MW de puissance maximale raccordée. »

(iii) Le Transporteur présente le tableau 3 relatif au montant maximal applicable aux projets de raccordements des parcs éoliens autorisés par la Régie :

Page 9 de 28

Tableau 3 Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia (1^{er} appel d'offres) et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie

	1 ^{er} appel d'offres	2 ^{ième} appel d'offres	3 ^{ième} d'offres
Puissance maximale à transporter	817,5 MW	2004,5 MW	289,9 MW
Allocation maximale	560 \$/kW	596 \$/kW	571 \$/kW
Montant maximal pour les ajouts au réseau de transport	457,8 M\$	1194,7 M\$	165,5 M\$

(iv) Dans le dossier R-3864-2013 relatif à la demande d'approbation du Plan d'approvisionnement 2014-2023 du Distributeur, la note 1 du tableau 4-3 Bilan en puissance, mentionne :

« La puissance associée aux approvisionnements éoliens tient compte du raffermissement en puissance associé au service d'intégration qui établit une contribution totale garantie équivalente à 35 % de la puissance contractuelle. »

Demande:

5.1 Sachant que seulement 35 % de la puissance installée des parcs éoliens est retenue dans le plan d'approvisionnement du Distributeur, veuillez préciser, toutes choses étant égales par ailleurs, de quelle manière le Transporteur compte obtenir les revenus correspondant au différentiel entre le montant maximal pour les ajouts au réseau de transport ci-dessus calculé sur la base de la puissance à transiter de 817,5 MW et les revenus tirés de la puissance retenue dans le plan d'approvisionnement du Distributeur.

Ajouts au réseau pour le Distributeur

- **6. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 14;
 - (ii) Pièce B-0004, p. 14;
 - (iii) Pièce B-0004, p. 17 et 18;
 - (iv) Pièce B-0004, p. 15, tableau 2, note 1.

Préambule:

(i) « Le Transporteur propose d'intégrer les projets de ressources du Distributeur, <u>découlant</u> <u>d'appels d'offres, de dispenses ou autres programmes d'achat</u>, à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution de celui-ci. Cette façon de faire assure que le montant maximum annuel d'investissements pouvant être intégré à la base de tarification du

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 10 de 28

Transporteur pour l'ensemble des ajouts pour la charge locale, incluant l'intégration des ressources, reste limité au montant de l'allocation maximale du Transporteur appliquée à la croissance prévue des projets aux postes satellites et des clients raccordés directement sur le réseau de transport. » [nous soulignons]

- (ii) «Le Transporteur précise que la portion des coûts des projets de ressources du Distributeur pouvant potentiellement être couverte par les montants d'allocations consenties aux postes satellites sera limitée, dans un premier temps, au montant calculé par l'application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. <u>Une contribution initiale du Distributeur sera ainsi calculée pour ces projets</u>, le cas échéant. Pour ce type de projets, ce n'est donc que le montant d'investissement net de cette contribution initiale qui sera intégré à l'agrégation permettant le calcul de la contribution globale annuelle du Distributeur sans toutefois y associer de MW de croissance. Le Transporteur considère que cette approche permet de traiter tous les producteurs de la même façon, qu'ils soient sous contrat avec le Distributeur ou client du service de transport. » [nous soulignons]
- (iii) « Comme proposé par le Transporteur à la section 3.1, l'ensemble des investissements pouvant être assumés par le Transporteur lié aux projets du Distributeur, incluant les projets de ressources, seront limités par l'application de l'allocation maximale à la croissance prévue sur les postes satellites et aux clients raccordés directement au réseau de transport. Une allocation maximale est appliquée aux projets de ressources du Distributeur strictement aux fins de calcul de la contribution initiale et du coût à inclure à l'agrégation annuelle (charges et ressources). Les montants d'ajouts découlant de projets de ressources du Distributeur devront être payés par voie de contribution, sauf dans le cas d'une année présentant un surplus d'allocation par rapport aux coûts anticipés pour les projets de postes satellites et de clients raccordés directement en transport compris dans l'agrégation. » [nous soulignons]
- (iv) Dans la note 1 du tableau 2, le Transporteur décrit l'exemple suivant :

« Dans cet exemple, les coûts sont nets de la contribution initiale, soit la différence entre le coût réel du projet et l'allocation maximale basée sur la puissance à transiter du projet. Par exemple, lorsque le coût du projet est de 150 M\$ et que l'allocation maximale est de 100 M\$, le coût net de la contribution est de 100 M\$ et est payable par le Distributeur. »

- 6.1 Veuillez préciser le traitement actuellement utilisé par le Transporteur concernant l'application de l'allocation maximale aux projets de ressources.
- 6.2 Veuillez préciser si certains projets de ressources pourraient ne pas être couverts par la proposition du Transporteur.
- 6.3 Veuillez élaborer sur la manière dont la proposition permet de traiter tous les producteurs de la même façon (référence (ii)), qu'ils soient sous contrat avec le Distributeur ou client du service de transport.

- 6.4 Veuillez fournir une estimation de la durée de la période-type entre la mise en service d'un projet de ressources et sa concrétisation en projet de poste satellite.
- 6.5 Veuillez confirmer que la contribution maximale, dans l'exemple cité en (iv), est de 50 M\$.
- 6.6 Veuillez préciser le traitement qui sera appliqué à cette contribution initiale, dans l'exemple cité en (iv). Veuillez notamment préciser si cette contribution initiale, calculée dans le cadre du projet de ressource, sera révisée.
- 6.7 Dans l'affirmative, veuillez préciser le forum où cette contribution initiale sera révisée.
- 6.8 Veuillez préciser à quel moment et dans quel forum cette contribution initiale sera considérée comme finale et payable.
- **7. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 15 et 16;
 - (ii) Pièce B-0004, p. 16;
 - (iii) Pièce B-0004, annexe 1;
 - (iv) Dossier R-3823-2013, pièce C-HQT-0046, p. 12.

Préambule:

- (i) « À titre d'illustration, le Transporteur présente les résultats de sa proposition appliquée aux projets du Distributeur à l'annexe 1. Comme présenté à ce tableau, le Transporteur propose que les projets de ressources qui ont été mis en service depuis 2006 soient pris en compte dans le calcul de la contribution du Distributeur conformément à la présente proposition. La proposition du Transporteur débute à l'année où l'agrégation a été introduite dans les Tarifs et conditions, soit en 2006. Le Transporteur applique cette mesure aux agrégations déjà déposées à la Régie, puisque la Régie a réservé ses décisions sur l'estimation des contributions du Distributeur pour ces projets. Ainsi, le tableau reprend les agrégations annuelles ayant mené à l'évaluation de la contribution requise du Distributeur qui ont été déposées dans les demandes tarifaires¹⁶ en y ajoutant les projets de ressources mis en service. Avec la présente proposition, le Distributeur aurait une contribution additionnelle estimée à 521,6 M\$¹⁷, majorée des frais d'entretien et d'exploitation. La contribution sera intégrée lors d'une prochaine demande tarifaire suite à la décision de la Régie. »
- (ii) À la note de bas de page 17, le Transporteur explique le calcul menant au montant de 521,6 M\$ de la manière suivante : « Différence entre le montant prévu de 810,2 M\$ à l'annexe 1 et les montants projetés pour 2013 et 2014 dans le dossier R-3823-2012, pièce HQT-12, Document 2, page 13, tableaux 8 et 9. »
- (iii) Le Transporteur présente l'agrégation annuelle des projets de croissance de charges ainsi que des projets de ressources pour la charge locale, de 2006 à 2014.

(iv) « Le Transporteur présente dans les tableaux suivants l'évaluation demandée pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014. Selon la présente évaluation, une contribution du Distributeur serait requise pour les années 2013 et 2014. <u>Cependant, celles-ci ne seront confirmées qu'en début des années suivantes, soit respectivement au premier trimestre de 2014 et de 2015</u>, avec les coûts réels des mises en services effectivement réalisées durant les années 2013 et 2014. » [nous soulignons]

Pour arriver au montant de contribution additionnelle de 521,6 M\$, la Régie comprend que le Transporteur :

- 1. ajoute les coûts des projets de ressources aux calculs annuels des contributions.
- 2. déduit du montant annuel établi précédemment, le montant de contribution calculé <u>pour chacune des années de 2006 à 2014</u>, sans tenir compte des projets de ressources.
- 3. reporte les soldes positifs dégagés.

La Régie constate aussi que le montant de 521,6 M\$ à la référence (i) serait de 860 M\$ s'il n'y avait pas de reports de soldes positifs.

Demandes:

- 7.1 Veuillez confirmer que la détermination du montant de 521,6 M\$ s'effectue selon le calcul fourni par la Régie en préambule.
- 7.2 Veuillez confirmer que le montant calculé par le Transporteur sera révisé pour tenir compte de la référence (iv).
- 7.3 Veuillez présenter l'impact tarifaire, de 2006 à 2014, de l'application de la proposition du Transporteur quant aux reports des soldes positifs (impact de 521,6 M\$) en le comparant à l'impact tarifaire sans reports de soldes positifs (impact de 860 M\$).

MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION À UN PROJET COMPORTANT PLUSIEURS DATES DE MISES EN SERVICE ÉCHELONNÉES DANS LE TEMPS

- **8. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 19 et 20;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 17;
 - (iii) Dossier R-3757-2011, Pièce B-0006;
 - (iv) Décision D-2007-141, p. 27 et 28;
 - (v) Décision D-2010-165, p. 19.

Préambule:

(i) Lors de sa preuve initiale, le Transporteur indique :

« [Dans les dossiers R-3631-2007 et R-3742-2010] La Régie demande au Transporteur de lui soumettre une proposition concernant les modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps.[note de bas de page omise]

[...]

Ainsi, pour les projets comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps, le Transporteur propose <u>désormais</u> d'exiger le paiement de la contribution du Distributeur à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et par la suite, à chaque mise en service, jusqu'à la mise en service finale. Cette proposition est illustrée par l'exemple ci-après.

[...]

Le Transporteur propose de modifier le texte des Tarifs et conditions pour exiger la contribution des clients de service de transport à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chacune des mises en service subséquentes. »

(ii) Dans son complément de preuve, le Transporteur précise à ce propos :

« Le Transporteur propose d'appliquer les mêmes modalités pour les <u>projets futurs</u> de tous ses clients.

Dans sa preuve, le Transporteur précise qu'il « propose de modifier le texte des Tarifs et conditions pour exiger la contribution des clients du service de transport à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chacune des mises en service subséquentes ». [nous soulignons]

« Les clients du service de transport comprennent les clients du service de transport de point à point, la charge locale et, le cas échéant, les clients du réseau intégré, qui sont tous définis aux Tarifs et conditions. » [note de bas de page omise]

- (iii) Le Transporteur présente l'impact tarifaire pour le projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine.
- (iv) « Dans le présent dossier, le Transporteur propose d'établir, par entente administrative, le montant final de la contribution du Distributeur selon les modalités des Tarifs et conditions en

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 14 de 28

vigueur après la mise en service du projet en 2012. Le paiement de la contribution du Distributeur serait effectué en janvier 2013.

Selon les termes de l'entente type de raccordement à laquelle réfère le texte des Tarifs et conditions, le maximum que peut assumer le Transporteur est normalement établi en fonction du montant prévu aux Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement. Or, comme le Projet comporte plusieurs mises en service échelonnées dans le temps et donc plusieurs ententes de raccordement, cela pose <u>un problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification</u>.

Dans la mesure où la contribution totale requise du Distributeur est peu élevée et que les montants exacts servant à établir cette contribution ne seront connus qu'à la fin du Projet, la proposition du Transporteur peut être jugée acceptable. Par contre, si cette contribution devait s'avérer plus élevée, par exemple à la suite de la demande de la Régie de présenter une nouvelle proposition de financement du Projet, le mode d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur devra faire l'objet d'un examen plus détaillé.

[...]

La Régie demande cependant au Transporteur de soumettre, dans les 30 jours ouvrables, une proposition amendée répondant aux diverses conclusions et préoccupations énoncées dans la présente décision aux sections 6, 7 et 8 et, en conséquence, réserve la décision finale à rendre à ces égards en vertu de l'article 73 de la Loi. » [nous soulignons]

(v) «[74] La Régie ne se prononce pas sur l'estimation de la contribution du Distributeur, ni sur les modalités de perception de cette contribution puisque ces sujets feront l'objet de discussions dans le cadre de la phase 2 de l'examen de la demande tarifaire du Transporteur actuellement en cours. »

- 8.1 Veuillez déposer la liste des projets en cours approuvés par la Régie, pour lesquels il y a une contribution estimée et des mises en service partielles échelonnées.
- 8.2 Veuillez illustrer l'impact tarifaire de la proposition du Transporteur décrite à la référence (i) en l'appliquant au projet cité à la référence (iii).
- 8.3 Veuillez commenter la possibilité d'appliquer les modalités d'établissement et de versement de la contribution, qui répondent à la problématique soulevée par la Régie dès 2007 (référence iv), aux projets en cours pour lesquels une contribution et des mises en services partielles sont prévues.
- 8.4 Veuillez commenter l'opportunité d'appliquer une méthodologie d'établissement et de versement de la contribution qui se ferait au prorata du montant associé à la mise en service partielle.

8.5 Veuillez commenter l'opportunité d'appliquer une méthodologie d'établissement et de versement de la contribution qui se ferait au prorata des MW correspondant à chacune des mises en service partielles.

9. Référence : Pièce B-0011, p. 17.

Préambule:

Dans son complément de preuve, le Transporteur précise:

« Le Transporteur propose d'appliquer les mêmes modalités pour les <u>projets futurs</u> de tous ses clients.

Dans sa preuve, le Transporteur précise qu'il « propose de modifier le texte des Tarifs et conditions pour exiger la contribution des clients du service de transport à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chacune des mises en service subséquentes ». [nous soulignons]

Les clients du service de transport comprennent les clients du service de transport de point à point, la charge locale et, le cas échéant, les clients du réseau intégré, qui sont tous définis aux Tarifs et conditions. » [note de bas de page omise]

Demande:

9.1 Veuillez décrire le traitement comptable des contributions, selon les référentiels comptables PCGR, IFRS et US GAAP. En particulier, veuillez préciser si l'imputation des contributions de tiers est prévue au moment des mises en service partielles, des mises en service finales ou autre.

RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS

10. Références : (i) Pièce B-0004, p. 21;

(ii) Pièce B-0004, p. 23.

Préambule:

(i) « Une des caractéristiques du Projet est le fait que le Transporteur construit, à la demande du Distributeur, des installations en <u>territoire isolé</u> qui seront, en pratique, <u>dédiées à la desserte</u> d'un seul client de la charge locale. La Régie a questionné le Transporteur au sujet de l'impact

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 16 de 28

tarifaire pour le Transporteur et sa clientèle d'un <u>hypothétique arrêt des activités</u> du Client du Distributeur après seulement quelques années d'exploitation en alimentation permanente.

[...]

Pour répondre au questionnement de la Régie, le Transporteur propose une mesure d'encadrement relativement <u>à la situation précise</u> décrite par la Régie. Cette mesure d'encadrement s'applique donc au Distributeur et vise les projets de raccordement au réseau de transport des clients industriels ayant des installations <u>en territoire isolé</u>.

[...]

Le Transporteur verra à <u>refléter cette mesure dans les ententes internes de raccordement avec le</u> <u>Distributeur pour les projets identifiés</u> » [nous soulignons, note de bas de page omise]

(ii) « Obtenir le versement d'une indemnité du Distributeur <u>en cas de cessation des activités</u> d'un client industriel [...] » [nous soulignons]

Demandes:

- 10.1 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'appliquer la mesure proposée à tout projet dédié à un seul client industriel, vu l'impact potentiel d'un arrêt de ses activités après seulement quelques années d'exploitation.
- 10.2 Veuillez expliciter les avantages et les inconvénients de limiter la mesure proposée aux projets industriels en territoire isolé.
- 10.3 Veuillez préciser ce que signifient les termes « arrêt de ces activités » et « cessation des activités », notamment quant à la durée.
- 10.4 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'appliquer la mesure proposée à des cas d'arrêt temporaire des activités, notamment d'une ou plusieurs années.
- 10.5 Veuillez indiquer de quelle façon, outre dans les ententes internes de raccordement avec le Distributeur, le Transporteur prévoit intégrer la mesure proposée dans les Tarifs et conditions.

11. Référence : Pièce B-0004, p. 22.

Préambule:

« Le premier critère vise à cibler des projets qui pourraient avoir un impact sur les revenus requis en cas d'arrêt des activités du client. Cet impact est évalué en considérant les coûts assumés par le Transporteur, donc nets de tout montant remboursé par voie de contribution. Le

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 17 de 28

Transporteur propose donc de considérer <u>les projets dont les coûts qu'il assume sont égaux ou supérieurs à cinq millions de dollars.</u> » [nous soulignons]

Demande:

- 11.1 Veuillez justifier le choix de la valeur de cinq millions de dollars.
- **12. Référence :** Pièce B-0004, p. 22.

Préambule:

« Le deuxième critère vise à cibler les projets situés en territoire isolé <u>ou pour des actifs dédiés à la desserte d'un seul client</u>. Ce critère est défini par le ratio suivant :

La valeur du ratio <u>détermine le poids de la charge du client industriel par rapport à la charge environnante</u>. La charge environnante est définie par la somme des charges actuelles du réseau de transport présentes <u>dans un rayon de 15 kilomètres à un point géographique donné</u>.

[...]

Le Transporteur définit le <u>seuil de ce ratio à 90 %</u>. Un client présentant un ratio égal ou supérieur à ce seuil est considéré comme un client situé en territoire isolé. » [nous soulignons]

- 12.1 Veuillez expliquer la nécessité du calcul de ce ratio pour un client industriel nécessitant des ajouts au réseau lui étant dédiés en totalité.
- 12.2 Veuillez préciser de quelle façon le Transporteur déterminera le point géographique cité en référence. Veuillez indiquer où se situerait ce point dans le cas du projet Éléonore (dossier R-3656-2008), par exemple.
- 12.3 Veuillez justifier, exemples à l'appui, le choix du seuil de 90 % proposé.
- 12.4 Veuillez indiquer en quoi ce ratio est un déterminant « d'isolement » plutôt que simplement celui du poids relatif de la charge du client industriel dans son environnement tel que cité en référence. Veuillez appuyer votre réponse par des exemples.

APPROCHE DE PARTAGE DES COÛTS

13. Référence : Pièce B-0011, p. 22.

Préambule:

« À des fins de suivi, le Transporteur associe, <u>sauf exception</u>, chaque équipement et composante majeure, tel qu'un transformateur ou une ligne, à une seule et même catégorie d'investissement. Ces associations s'effectuent en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution des coûts aux différentes catégories. » [nous soulignons]

Demandes:

- 13.1 Veuillez préciser dans quels cas il pourrait y avoir une exception, c'est-à-dire que les équipements ou composantes majeurs pourraient ne pas être attribués à une seule catégorie d'investissement.
 - 13.1.1. Veuillez préciser le traitement qui est alors appliqué dans ces cas-là et donner des exemples concrets.
- 13.2 Veuillez indiquer comment le Transporteur répartit les coûts entre les différentes catégories d'investissement lorsque le projet consiste en l'ajout d'une seule composante majeure.
- 13.3 Veuillez démontrer que l'approche consistant à associer chaque équipement et composante majeure à une seule et même catégorie d'investissement ne risque pas d'entraîner une surestimation du coût d'une catégorie d'investissement au détriment d'une autre.
- 13.4 Veuillez commenter la possibilité de répartir le coût des composantes dans les mêmes proportions que celles que le Transporteur établit pour répartir le coût du projet entre les différentes catégories d'investissement.
- **14. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 25;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 22.

Préambule:

(i) « Le Transporteur propose de codifier, aux Tarifs et conditions, l'approche utilisée afin de répartir les coûts d'un projet entre les différents clients du service de transport qui en bénéficient.

Le Transporteur peut en effet déterminer que certains travaux requis dans le cadre de différents projets d'ajouts au réseau ont avantage à être remplacés par une solution technique commune, qui s'avère plus optimale en termes de coûts et de développement de son réseau que le choix de solutions à la pièce. Le cas échéant, l'approche proposée par le Transporteur est d'attribuer à chacun des projets concernés une part des coûts de la solution commune sur la base des coûts qu'elle permet d'éviter à chacun des projets. Si cette approche ne s'appliquait pas dans le cadre d'un projet particulier, le Transporteur présentera à la Régie la méthode de remplacement. » [nous soulignons]

- (ii) « Dans les cas des projets rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service dont les coûts à attribuer à l'une et l'autre des catégories concernées ne peuvent être scindés de façon objective, les coûts à être attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont estimés par différence, en comparant la valeur totale du projet à la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance.
- [...] Dans les cas des projets qui rencontrent à la fois des objectifs de croissance, maintien des actifs et maintien et amélioration de la qualité du service, l'attribution des coûts s'effectue de la façon suivante. Sont d'abord attribués les coûts à la catégorie « Maintien des actifs » de la façon décrite précédemment, puis les coûts à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » en considérant une solution fonctionnelle qui satisferait les besoins en pérennité et croissance, puis les coûts à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » en considérant le coût total du projet. » [nous soulignons]

À des fins d'illustration, la Régie présente les cas suivants :

Exemple 1 : Projet rencontrant des objectifs de « croissance des besoins de la clientèle » (croissance) permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients.

- Coût de l'ensemble du projet (solution technique commune) : 300 M\$;
- Coût de la solution permettant de répondre uniquement aux besoins du client #1 : 200 M\$:
- Coût de la solution permettant de répondre uniquement aux besoins du client #2 : 150 M\$.

Exemple 2 : Projet rencontrant des objectifs de croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients.

- Coût de l'ensemble du projet (solution technique commune) : 300 M\$;
- Coût de la solution permettant de répondre uniquement aux besoins du client #1 : 300 M\$:
- Coût de la solution permettant de répondre uniquement aux besoins du client #2 : 50 M\$.

Le 6 octobre 2014 N° de dossier : R-3888-2014 Demande de renseignements n° 1 de la Régie à Hydro-Québec Page 20 de 28

Exemple 3 : Projet rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de « maintien des actifs et amélioration de la qualité du service » (maintien et amélioration) :

- Coût de l'ensemble du projet : 100 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance : 70 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en maintien et amélioration : 50 M\$.

Exemple 4 : Projet rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration:

- Coût de l'ensemble du projet : 100 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance : 100 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en maintien et amélioration : 20 M\$.

Exemple 5 : Projet rencontrant à la fois des objectifs de croissance, « maintien des actifs » (maintien) et de maintien et amélioration:

- Coût de l'ensemble du projet : 400 M\$;
- Investissements en maintien : 150 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance : 200 M\$;
- Solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en maintien et amélioration : 100 M\$.

- 14.1 Veuillez confirmer que, pour l'application de la méthodologie citée à la référence (i) pour le cas d'un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients, le Transporteur évaluera deux solutions individuelles qui auraient permis de répondre à chacun des besoins des clients.
- 14.2 Veuillez décrire comment le Transporteur déterminera et évaluera les investissements des solutions individuelles pour la répartition des coûts entre plusieurs clients.
- 14.3 Veuillez décrire comment le Transporteur déterminera et évaluera les investissements des solutions fonctionnelles pour la répartition des coûts entre plusieurs catégories d'investissement.
- 14.4 Veuillez indiquer comment le Transporteur s'assurera de référer à une solution optimale aux fins de l'évaluation d'une solution fonctionnelle pour la répartition des coûts entre catégories d'investissement ou d'une solution individuelle pour la répartition des coûts entre plusieurs clients.

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements nº 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 21 de 28

- 14.5 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur ne propose pas d'évaluer de solution fonctionnelle pour la catégorie maintien et amélioration, dans ses méthodologies citées à la référence (ii).
- 14.6 Veuillez préciser la répartition des coûts qui résulterait de chacun des exemples fournis par la Régie en préambule, en appliquant les propositions du Transporteur aux références (i) et (ii).
- 14.7 Veuillez justifier, dans la méthodologie du partage de coûts décrite à la référence (ii), l'ordonnancement menant à la répartition des coûts, c'est-à-dire soustraire de la valeur totale du projet, la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance plutôt que de soustraire de la valeur totale du projet, la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en maintien et amélioration.
- 14.8 Veuillez justifier, dans la méthodologie du partage de coûts décrite au deuxième paragraphe du préambule (ii), l'ordonnancement dans le choix des catégories menant à la répartition des coûts.
- 14.9 Veuillez commenter la possibilité de répartir les coûts entre les clients, au prorata des MW associés à chacun de ces clients, dans le cas d'un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients.
- 14.10 Veuillez commenter la possibilité de répartir les coûts entre les différentes catégories d'investissement, au prorata des MW associés à chacune de ces catégories.

MODALITÉS RELATIVES À LA RÉFECTION OU AU REMPLACEMENT DE POSTES DE DÉPART DE CENTRALES EXISTANTES

15. Références : (i) Pièce B-0004, p. 9;

(ii) Pièce B-0004, p. 33.

Préambule:

- (i) « Les travaux réalisés pour l'amélioration du réseau, ou qui visent à en assurer la pérennité et la fiabilité, tout comme ceux requis pour se conformer aux exigences, ne sont pas couverts par les dispositions de la politique d'ajouts. »
- (ii) «Appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur jusqu'à la contribution maximale, et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de leur réfection. » [nous soulignons]

Le 6 octobre 2014 N° de dossier : R-3888-2014 Demande de renseignements n° 1 de la Régie à Hydro-Québec Page 22 de 28

Demandes:

- 15.1 Veuillez indiquer si, compte tenu de l'énoncé à la référence (i), le Transporteur prévoit codifier, dans les Tarifs et conditions, la mesure proposée à la référence (ii). Dans la négative, veuillez justifier.
- 15.2 Veuillez préciser si l'expression « jusqu'à la contribution maximale » réfère au coût réel du poste de départ dans les limites de la contribution maximale autorisée dans l'appendice J des Tarifs et conditions.
- 15.3 Veuillez préciser si, dans le cas des producteurs privés comme dans celui des centrales appartenant à Hydro-Québec, le Transporteur tiendra compte de la contribution maximale, autorisée par la Régie pour leurs postes de départ, en vigueur au moment de la réfection.

TRAITEMENT DU SUIVI DES ENGAGEMENTS

- **16. Références :** (i) Dossier R-3605-2006, décision D-2007-08, p. 73;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 26
 - (iii) Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec en vigueur, p. 29 à 31.

Préambule:

- (i) Dans la décision D-2007-08, la Régie mentionnait quant à l'approbation du texte de l'article 12A2.i) des Tarifs et conditions :
- « Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des <u>revenus additionnels</u> au Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les <u>coûts additionnels</u> associés au projet. » [nous soulignons]
- (ii) «L'approche proposée par le Transporteur permet de comparer annuellement <u>l'ensemble</u> <u>des engagements</u> à l'ensemble des revenus obtenus des <u>conventions de service de transport en vigueur</u>, pour chacun de ses clients de transport de point à point. »

[...]

Jusqu'à présent, les projets de raccordements déjà autorisés en vertu de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions émanent du Producteur, à titre de client de transport de point à point, et ne sont pas associés à des engagements annuels. » [nous soulignons]

(iii) L'article 12A2 des Tarifs et conditions prévoit 3 options :

- L'option (i) : Convention de service de transport de long terme;
- L'option (ii) : Engagement d'achat de services de transport;
- L'option (iii) : Remboursement.

- 16.1 Veuillez préciser la pertinence de considérer l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur plutôt que les revenus additionnels provenant de nouvelles conventions de service associées au projet.
- 16.2 Veuillez mentionner, pour chacune des conventions de service de point à point de long terme en vigueur, le nom du client ainsi que les dates de début et de fin de la convention, la quantité de MW et le montant total associés aux réservations annuelles.
- 16.3 Veuillez préciser la date prévue par le Transporteur quant à l'application de sa nouvelle approche.
- 16.4 Veuillez démontrer l'équivalence de l'option (i) qui découlerait de la proposition du Transporteur avec les options (ii) et (iii) de l'article 12A2 des Tarifs et conditions.

Le 6 octobre 2014 N° de dossier : R-3888-2014 Demande de renseignements n° 1 de la Régie à Hydro-Québec Page 25 de 28

Annexe A



Demande R-3864-2013

TABLEAU 4-3 BILAN EN PUISSANCE

En MW	2013 - 2014	2014 - 2015	2015- 2016	2016- 2017	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023
Besoins à la pointe visés par le Plan	37 374	37 268	37 607	37 954	38 337	39 031	39 397	39 726	40 036	40 340
+ Réserve pour respecter le critère de fiabilité	3 562	3 647	3 922	4 125	4 167	4 242	4 372	4 408	4 4 4 1	4 474
- Électricité patrimoniale	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442	37 442
- Approvisionnements non patrimoniaux (1)	2 844	3 114	3 338	3 588	3 769	4 298	4 498	4 618	4 668	4 668
TransCanada Energy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HQP - Base et cyclable	600	600	600	600	600	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
 Autres contrats de long terme (1) 	994	1 264	1 488	1 538	1 669	1 748	1 748	1 818	1 818	1 818
Biomasse (incluant Tembec)	181	265	326	376	376	376	376	376	376	376
 Éolien : 4000 MW⁽¹⁾ 	766	935	1 098	1 098	1 229	1 308	1 308	1 378	1 378	1 378
 Petite hydraulique : 150 MW 	48	64	64	64	64	64	64	64	64	64
 Gestion de la demande en puissance 	1 000	1 000	1 000	1 200	1 250	1 300	1 500	1 550	1 600	1 600
 Électricité interruptible 	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850
 Contrats d'interruptible avec Alouette 	150	150	150	300	300	300	450	450	450	450
 Autres interventions en gestion de la demande en puissance 	0	0	0	50	100	150	200	250	300	300
Abaissement de tension	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
= Puissance additionnelle requise	650	360	750	1 050	1 290	1 530	1 830	2 070	2 370	2700
 Contribution des marchés de court terme 65 		360	750	1 050	1 290	1 500	1 500	1 500	1 500	1500
= Puissance additionnelle requise (Besoins arrondis au 10 MW près)	0	0	0	0	0	30	330	570	870	1 200

Note (1): La puissance associée aux approvisionnements éoliens tient compte du raffermissement en puissance associé au service d'intégration qui établit une contribution totale garantie équivalente à 35 % de la puissance contractuelle.

- 1 Les moyens dont dispose le Distributeur, jumelés à la contribution des marchés de court
- 2 terme, suffisent à couvrir les besoins en puissance pour les premières années du Plan. À
- 3 plus long terme, la stratégie en puissance du Distributeur s'appuie d'abord sur la gestion
- 4 de la demande en puissance, puis sur la contribution des marchés de court terme.

Gestion de la demande en puissance

- 5 L'essentiel de la stratégie d'approvisionnement en puissance du Distributeur repose sur la
- 6 réduction et le déplacement de la consommation d'électricité de ses clients en période de
- 7 pointe. À cette fin, la démarche exposée à la section 3.2 vise notamment à maximiser

Contribution des marchés de court terme

- 10 La stratégie du Distributeur inclut l'acquisition de produits de puissance sur les marchés
- 11 de court terme, lesquels sont requis afin de respecter le critère de fiabilité. Ces achats
- 12 assurent la disponibilité des ressources pour combler les besoins en pointe. Sans

Original : 2013-11-01 HQD-1, document 1 Page 28 de 39 Le 6 octobre 2014 N° de dossier : R-3888-2014 Demande de renseignements n° 1 de la Régie à Hydro-Québec Page 27 de 28

Annexe B

Nº de dossier : R-3888-2014

Demande de renseignements n° 1 de la Régie à Hydro-Québec

Page 28 de 28



Demande R-3823-2012

- 1 format du tableau R7.2-1 déposé à la pièce B-16, HQT-13, Document 1.1, page 18, de la
- 2 demande R-3706-2009).
- 3 Le Transporteur présente dans les tableaux suivants l'évaluation demandée pour les
- 4 années 2011, 2012, 2013 et 2014. Selon la présente évaluation, une contribution du
- 5 Distributeur serait requise pour les années 2013 et 2014. Cependant, celles-ci ne seront
- 6 confirmées qu'en début des années suivantes, soit respectivement au premier trimestre de
- 7 2014 et de 2015, avec les coûts réels des mises en services effectivement réalisées durant
- 8 les années 2013 et 2014.

Tableau 6 Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2011

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts en mars 2012	Écart entre l'allocation max. et les coûts	
		MW	en M\$ en M\$		en M\$	
D-2009-140	Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	-	7,1	(7,1)	
D-2009-075	Poste satellite Mistissini / Waconichi	7,3	4,2	36,8	(32,6)	
D-2010-115	Ligne 120 kV Beauceville - Ste-Marie	0,0	-	32,6	(32,6)	
D-2010-029	Ligne Notre-Dame et Berri	0,0	-	3,9	(3,9)	
-25 M\$	Poste satellite L'Annonciation	14,3	8,1	9,0	(1,0)	
-25 M\$	Poste satellite Bois-Francs	18,5	10,5	9,6	9,0	
-25 M\$	Poste satellite Ste-Agathe	32,8	18,6	5,1	13,5	
-25 M\$	Poste satellite Saraguay 315-25 kV	88,0	49,8	12,4	37,5	
-25 M\$	Poste satellite Ste-Thérèse	24,2	13,7	5,3	8,4	
-25 M\$	Autres projets < 5 M\$	44,0	24,9	4,2	20,7	
	Total	229,2	129,7	125,9	3,9	

Aucune contribution du Distributeur n'est requise

Tableau 7 Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2012

Contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2012

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts Avril 2013	Écart entre l'allocation max. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
D-2009-140	Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	-	22,4	(22,4)
D-2010-115	Ligne 120 kV Beauceville - Ste-Marie	0,0	-	1,0	(1,0)
-25 M\$	Poste satellite St-Lin	59,1	33,7	7,3	26,4
D-2011-120	Renforcement du réseau de Bécancour	0,0	-	30,3	(30,3)
-25 M\$	Raccordement permanent du projet minier du lac Bloom	34,0	19,2	11,8	7,4
D-2008-073	Raccordement permanent du projet Éléonore (Note 1)	48,0	27,4	27,4	(0,0)
-25 M\$	Autres projets < 5 M\$	88,9	50,8	4,9	45,9
	Sous-total	230,0	131,1	105,1	26,0

Note 1 : Les coûts présentés sont nets des contributions versées par le Distributeur au Transporteur

Aucune contribution requise du Distributeur