DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) AU TRANSPORTEUR, RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

Cadre réglementaire

1. Référence : Pièce B-0016, p. 10.

Préambule :

« *Les engagements et les contributions financières des clients du service de transport sont constatés, comme prévu aux Tarifs et conditions, dans des conventions de services, des ententes de raccordement ou d'accroissement de puissance pour les propriétaires de centrales ou des ententes administratives avec le Distributeur dans le cas d'appels d'offres ou de programmes d'achat.*

Les clients du service de transport, qui conviennent avec le Transporteur d'ententes de raccordement ou de conventions de services de transport pour les projets d'ajouts au réseau, bénéficient de cadres contractuels constitués qui déterminent leurs contributions financières aux projets qui les concernent. »

Demande :

1.1 Veuillez produire l'entente type de raccordement de centrales.

Principes

2. Références : (i) Pièce B-0015, p. 5;
(ii) Pièce B-0022 p.18;
(iii) Pièce B-0022 p.19.

Préambule :

(i) « *R1.4*
Section II of the Direct Testimony of Judy W. Chang discusses the general principles used to guide the allocation of costs for network upgrades in the U.S. In general, there are two general principles that guide the allocation of costs for transmission network upgrades. These include :

1) Ensure equitable treatment and non-discriminatory open access to the transmission system and;
2) Protect existing customers from undue cost burdens induced by other customers that request transmission service.The above principles were outlined by FERC as part of the electric sector

restructuring that occurred during the early 1990s and were designed to ensure that its « transmission pricing policies promote economic efficiency [and] reflect a reasonable allocation of transmission costs among transmission users. » FERC has not altered these policies fundamentally since then.

Specifically, FERC designed the « higher of » pricing policy as part of its transmission policy during the restructuring era. The goal of the « higher of » policy is to ensure that existing (and growing) native load was protected, while the wholesale market developed during the restructuring, allowing new transmission users to interconnect to the existing transmission network that was dominantly funded by existing native load. FERC's « higher-of » pricing policy maintains the principles stated above by allowing the transmission provider to charge a customer the higher of the « embedded cost » and the « incremental cost » of the network upgrade project. That is, if the incremental cost of the upgrade caused by the customer's new service request is greater than the embedded cost, the transmission service provider has the option to charge the requesting customer the incremental cost of the system upgrades that the customer had induced. If the incremental cost associated with the system upgrade is lower than embedded cost, the transmission provider can charge the embedded cost. Thus, the transmission service provider may charge the higher of the embedded or the incremental cost, but not both. [nous soulignons]

Demandes :

2.1 Veuillez fournir, par une illustration chiffrée, un exemple d'application du principe du « *higher of* » de la FERC pour des transporteurs d'électricité sous sa juridiction. En particulier, veuillez détailler, pour chacun des cas prévus dans le préambule, le calcul des coûts que doit supporter d'une part, le client concerné par les ajouts au réseau et d'autre part, le transporteur.

2.2 Veuillez comparer les résultats obtenus avec ceux qui l'auraient été avec la proposition du Transporteur.

2.3 Veuillez préciser à quel moment les paiements du coût des ajouts sont versés par le client concerné.

Méthodologie de calcul de l'allocation maximale

3. Référence : (i) Pièce B-0015, p. 6 à 9.

Préambule :

(i) « *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]

[…]

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.

R2.4
Le Transporteur présente, au tableau suivant, les données de base ainsi que les résultats obtenus pour le taux des coûts d'exploitation et d'entretien des années 2001 à 2012.

Tableau R2.4
Données de base et résultats du taux des coûts d'exploitation et d'entretien de 2001 à 2012

	2001 à 2004	2005 et 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts directs d'exploitation et de maintenance (M$)[1]	347,2	372,6	417,9	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2
Somme des besoins de transport prévus (MW)	35 570	34 465	36 341	36 296	38 072	39 805	41 470	41 744
Résultats ($/kW)	9,76	10,81	11,50	10,41	10,11	9,40	9,17	9,11
Taux du coût moyen pondéré du capital prospectif (%)	8,080%	6,800%	6,350%	6,380%	5,781%	5,685%	5,950%	5,698%

[1] Pour les années 2001 à 2004, les charges brutes directes sont utilisées pour calculer les charges d'exploitation exprimées en $/kW, comme indiqué dans le dossier R-3401-98.

Demandes :

3.1 Veuillez compléter le tableau suivant.

	2001 à 2004	2005 et 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. Coût directs d'exploitation et de maintenance (M$)	347,2	372,6	417,9	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2
B. Sommes des besoins de transport prévus (MW)	35 570	34 465	36 341	36 296	38 072	39 805	41 470	41 744
C. Résultats ($/kW) (A/B)	9,76	10,81	11,50	10,41	10,11	9,40	9,17	9,11
D. Taux du coût moyen pondéré du capital prospectif (%)	8,080 %	6,800 %	6,350 %	6,380 %	5,781 %	5,685 %	5,950 %	5,698 %
E. Investissements annuels considérés								
F. % des coûts d'entretien								1,6 %
G. Taux du coût d'entretien et d'exploitation actualisés sur 20 ans								19 %

3.2 Veuillez préciser la source des données considérées, ou le calcul relatif, pour les variables «E», «F» et «G», définies dans le tableau présenté à la question 4.1.

Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale – Modalités de versement de la contribution à un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps.

4. Références :
(i) Pièce B-0015, p. 16;
(ii) Pièce B-0015, p. 22 à 26;
(iii) Pièce B-0016, p. 35;
(iv) Rapport annuel 2012, HQT-3, document 1, p. 12;
(v) Rapport annuel 2013, HQT-3, document 1, p. 21.

Préambule :

(i) « *6.1 Veuillez préciser le traitement actuellement utilisé par le Transporteur concernant l'application de l'allocation maximale aux projets de ressources :*
R6.1
Pour les projets de ressources, le Transporteur établit le montant maximal pour les ajouts au réseau en fonction de l'allocation maximale, en vigueur lors de la signature de l'entente de raccordement intervenue entre le Transporteur et le propriétaire de la centrale, et de la nouvelle puissance maximale à transporter de la centrale. Le Transporteur estimera également si une contribution est requise du client. Lorsque toutes les mises en service prévues pour le

raccordement de cette nouvelle ressource sont complétées, le Transporteur compare le total des coûts réels à la valeur du montant maximal pour les ajouts au réseau préalablement calculé. Si les coûts réels sont supérieurs au montant maximal pour les ajouts au réseau, le Transporteur réclame une contribution au client qui a demandé le raccordement de cette nouvelle ressource. »
6.2 Veuillez préciser si certains projets de ressources pourraient ne pas être couverts par la proposition du Transporteur :
R6.2
Comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, le Transporteur propose d'intégrer les coûts admissibles de tous les projets de ressources du Distributeur à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution de ce dernier. Cependant, la proposition du Transporteur, comme toutes les propositions contenues au présent dossier, est d'application prospective. Ainsi, cette proposition d'agrégation de projets ne s'applique pas aux projets d'intégration de ressources complétées ou en cours, sauf pour les projets découlant des trois appels d'offres éoliens du Distributeur, la Régie ayant réservé, dans les décisions dont ces projets on fait l'objet, ses décisions relatives au calcul de la contribution du Distributeur[2]*. Le Transporteur a constaté une erreur dans l'annexe 1 de la pièce HQT-1, Document 1 intitulé* « *Agrégation des projets de croissance de charges et de ressources et évaluation de la contribution* ». *Il dépose au présent dossier une version révisée de cette annexe qui exclut les projets de ressources autres que les projets d'intégration des parcs éoliens.* »

[…]

(ii) *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 désormais 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.

[…]

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

(iii) L'annexe 1 présente, notamment, le détail annuel de l'agrégation des projets de ressources, concernant l'intégration des parcs éoliens, pour la charge locale pour les années 2006 à 2014.

(iv) Le Transporteur présente le suivi du dossier R-3631-2007 (1er appel d'offres pour l'intégration des parcs éoliens) en précisant les mises en service réalisées.

(v) Le Transporteur présente le suivi du dossier R-3742-2010 (2ième appel d'offres pour l'intégration des parcs étoliens) en précisant les mises en service réalisées.

La Régie constate que les données fournies à la référence (iii) quant à la valeur des mises en service des dossiers R-3631-2007 et R-3742-2010 (1er et 2ième appels d'offres pour l'intégration des parcs éoliens), servant à évaluer la contribution additionnelle requise du Distributeur, diffèrent de celles fournies aux références (iv) et (v). La Régie produit, à cet effet, les tableaux suivants :

Mises en service pour l'intégration des parcs éoliens relatifs au dossier R-3631-2007

Années	Montant intégré selon l'annexe 1 révisée (en M$)	Montant de mises en service selon le rapport annuel 2012 (en M$)
2006	26,4	12,6
2007	18,5	13,9
2008	61,7	61,9
2009	122,2	122,1
2010	22,3	22,8
2011	208,4	214,2
2012	3,5	4,6
2013	-26,6	-
TOTAL	**436,4**	**452,1**

Mises en service pour l'intégration des parcs éoliens relatifs au dossier R-3742-2010

Années	Montant intégré selon l'annexe 1 révisée (en M$)	Montant de mises en service selon le rapport annuel 2013 (en M$)
2011	5,3	5,9
2012	206,6	215,4
2013	240,7	251,2
2014	126,4	-
Cumulatif à ce jour	**579**	**472,5**

Demandes :

4.1 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur ne considère plus certains projets de ressources dans l'agrégation présentée à l'annexe 1 révisée (référence (iii)).

4.2 Veuillez préciser si ces projets de ressources, retirés de l'annexe 1 révisée, ont fait l'objet d'agrégations antérieures.

4.3 Veuillez préciser si le Transporteur applique sa méthodologie relative à la problématique des mises en service échelonnées dans le temps, décrite à la référence (ii), à l'agrégation présentée à l'annexe (iii).

4.4 Dans la négative, veuillez préciser comment le Transporteur appliquera la méthodologie relative à la problématique décrite à la référence (ii) aux projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision.

4.5 Veuillez illustrer l'impact tarifaire de la proposition du Transporteur, concernant les modalités d'établissement et de versement de la contribution dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps, aux projets concernés par les décisions D-2007-141, D-2009-166, D-2010-165 et D-2014-045.

4.6 Veuillez illustrer l'impact tarifaire des projets concernés par les décisions D-2007-141, D-2009-166, D-2010-165 et D-2014-045, selon les alternatives soumises par la Régie aux questions 8.4 et 8.5 citées en référence.

4.7 Veuillez expliquer les différences entre les montants de mises en service des références (iii) à (v) pour les projets relatifs aux dossiers R-3631-2007 et R-3742-2010.

4.8 Veuillez expliquer le montant de 26,4 M$ relatif à l'excédent à verser par le Distributeur, mentionné à la référence (iii), en 2013, pour le 1er appel d'offres pour l'intégration des parcs éoliens.

5. Références : (i) Pièce B-0015, p. 16;
(ii) Pièce B-0011, p. 15;
(iii) Pièce B-0016, 15 et 16.

Préambule :

(i) « *Demandes* ***:***
6.1 Veuillez préciser le traitement actuellement utilisé par le Transporteur concernant l'application de l'allocation maximale aux projets de ressources.
R6.1
Pour les projets de ressources, le Transporteur établit le montant maximal pour les ajouts au réseau en fonction de l'allocation maximale, en vigueur lors de la signature de l'entente de raccordement intervenue entre le Transporteur et le propriétaire de la centrale, et de la nouvelle puissance maximale à transporter de la centrale.

Le Transporteur estimera également si une contribution est requise du client.

Lorsque toutes les mises en service prévues pour le raccordement de cette nouvelle ressource sont complétées, le Transporteur compare le total des coûts réels à la valeur du montant maximal pour les ajouts au réseau préalablement calculé. Si les coûts réels sont supérieurs au montant maximal pour les ajouts au réseau, le Transporteur réclame une contribution au client qui a demandé le raccordement de cette nouvelle ressource. »

(ii) « *Lorsque la Régie a examiné les demandes d'autorisation du Transporteur pour l'intégration des parcs éoliens au réseau de transport, celle-ci a réservé ses décisions sur l'estimation de la contribution à obtenir du Distributeur pour l'intégration de ces projets jusqu'à ce que ces enjeux aient été traités dans le présent dossier. D'ici à ce que la Régie ait statué sur cette question, possiblement au terme du présent dossier, le Transporteur n'a d'autre choix que d'appliquer le cadre réglementaire en vigueur.* » [nous soulignons]

(iii) « *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 tarifaires en y ajoutant les projets de ressources mis en service. Avec la présente proposition, le Distributeur aurait une contribution additionnelle estimée à 444,1 M$, 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.* » [notes de bas de page omises]

Demandes :

5.1 Veuillez fournir une définition d'un « projet de ressources ».

5.2 Veuillez préciser si les contributions du Distributeur, en lien avec les trois appels d'offres pour l'intégration des parcs éoliens, ont été prises en compte dans le calcul des montants présentés à l'annexe 1.

5.3 Veuillez préciser si les montants intégrés à l'annexe 1, liés aux projets de ressources, sont limités à l'allocation maximale associée à chacun de ces projets.

5.4 Dans le cas où le Transporteur n'aurait pas limité le montant à intégrer dans l'agrégation au montant de l'allocation maximale, veuillez fournir les données de l'annexe 1 en limitant les sommes à y intégrer au montant de l'allocation maximale et en identifiant la contribution initiale du Distributeur.

6. Références :
(i) Pièce B-0015, p. 24 et 25;
(ii) Tarifs et conditions, article 5.2, p. 24;
(iii) Tarifs et conditions, Appendice A, article 7.0, p. 128;
(i) *Épiciers Unis Métro-Richelieu Inc., division "Éconogros*" c. *Collin*, 2004 CSC 59 (CanLII).

Préambule :

(i) « (…) *R8.1*
La proposition du Transporteur étant <u>d'application prospective</u> (voir également réponse à la question 6.2), <u>seuls les projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision finale</u> sur certains aspects, dont le calcul et le versement de la contribution, afin que celui-ci soit traité au présent dossier, et les projets pour lesquels une contribution est estimée, <u>sont présentés</u>.

- *1er A/O éolien;*
- *3e A/O éolien.*

[…]

R.8.2
La décision à rendre dans ce dossier <u>sera d'application prospective</u>, comme toutes les décisions relatives à la modification des Tarifs et conditions le sont généralement.

Le Transporteur souligne que cette décision aura, selon le cas et de manière unique, un impact à l'égard de décisions finales antérieures de la Régie qui concernent le Distributeur […]

Avec égards, il ne peut être envisagé que la décision à rendre dans le présent dossier puisse avoir un impact relatif au cadre contractuel constitué, confirmé par la décision D-2011-083 de la Régie, en ce qui a trait à la détermination et des modalités de versement de la contribution du

Producteur. La contribution attendue du Producteur dans le cadre de ce projet sera versée au moment de la mise en service du projet.

En raison de ces circonstances très particulières, le Transporteur soumet qu'il ne peut satisfaire à la demande de la Régie. [nous soulignons]

(ii) « *5.2 Modification des présentes : Les tarifs et les conditions des présentes sont assujettis aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, tels qu'ils sont modifiés de temps à autre***.** »

(iii) « *7.0 Les* Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec *sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.* »

(iv) « *46 En effet, les principes de rétroactivité, d'application immédiate et de rétrospectivité des lois nouvelles ne doivent pas être confondus. Il n'y a pas de rétroactivité lorsqu'une loi nouvelle s'applique à une situation constituée d'un ensemble de faits survenus avant et après l'entrée en vigueur du nouveau texte de loi ou à des effets juridiques qui chevauchent cette date (Côté, op. cit., p. 220). Lorsque des faits sont en cours au moment de son entrée en vigueur, la loi nouvelle s'applique selon le principe de l'application immédiate, c'est-à-dire qu'elle régit le déroulement futur de la situation juridique (Côté, op. cit., p. 191 et suiv.). Si les effets juridiques sont en cours au moment de l'entrée en vigueur de la loi nouvelle, le principe de la rétrospectivité s'applique. Selon ce principe, la loi nouvelle régit les conséquences futures de faits accomplis avant son entrée en vigueur, sans toutefois modifier les effets qui se sont produits avant cette date (Côté, op. cit., p. 167 et suiv., et p. 245 et suiv.). Dans le cas où elle vient modifier ces effets antérieurs, la loi nouvelle a un effet rétroactif (Côté, op. cit., p. 167 et suiv.). Le professeur Driedger a bien mis en évidence cette distinction entre les effets rétroactif et rétrospectif :*

> *[traduction] Une loi rétroactive est une loi qui s'applique à une époque antérieure à son adoption. Une loi rétrospective ne dispose qu'à l'égard de l'avenir. Elle vise l'avenir, mais elle impose de nouvelles conséquences à l'égard d'événements passés. Une loi rétroactive agit à l'égard du passé. Une loi rétrospective agit pour l'avenir, mais elle jette aussi un regard vers le passé en ce sens qu'elle attache de nouvelles conséquences à l'avenir à l'égard d'un événement qui a eu lieu avant l'adoption de la loi. Une loi rétroactive modifie la loi par rapport à ce qu'elle était; une loi rétroactive rend la loi différente de ce qu'elle serait autrement à l'égard d'un événement antérieur.* [*En italique dans l'original.*]
> *(E. A. Driedger, « Statutes : Retroactive Retrospective Reflections » (1978), 56 R. du B. can. 264, p. 268-269)*

47 En l'espèce, l'art. 131 L.a.r.C.c. a un effet rétrospectif. En effet, cette disposition s'applique à un fait déjà accompli, soit la conclusion du contrat de cautionnement, mais elle ne régit que les effets futurs de ce contrat. Ainsi, en vertu de cette disposition, le cautionnement s'éteint à la cessation de l'exercice des fonctions de la caution, sauf quant aux dettes existantes lors de l'entrée en vigueur de la loi nouvelle. L'article 131 L.a.r.C.c. ne modifiant pas les effets

juridiques survenus avant son entrée en vigueur, il n'a alors qu'un effet rétrospectif et non rétroactif.

48 Cette application de la loi nouvelle aurait pu être mise de côté en vertu du principe de la survie de la loi ancienne (Côté, op. cit., p. 191 et suiv.). Comme le souligne le professeur Côté, la conclusion d'un contrat emporte généralement des droits et obligations qui sont considérés comme des droits acquis et qui, en règle générale, demeurent régis par loi ancienne (Côté, op. cit., p. 205). Ce cas particulier de survie de la loi ancienne a même été prévu au premier alinéa de l'art. 4 L.a.r.C.c. Ce principe n'est toutefois pas absolu, mais peut souffrir certaines exceptions expressément ou implicitement prévues par le législateur (Gustavson Drilling (1964) Ltd. c. M.R.N., 1975 CanLII 4 (CSC), [1977] 1 R.C.S. 271, p. 282; Acme Village School District No. 2296 (Board of Trustees of) c. Steele-Smith, 1932 CanLII 40 (SCC), [1933] R.C.S. 47). […] » [nous soulignons]

La Régie comprend que le Transporteur a répondu aux questions 8.1 et 8.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie en se limitant aux projets dont la Régie a réservé sa décision finale sur certains aspects puisque, selon lui, sa proposition est d'application prospective.

Demande :

6.1 Dans l'hypothèse où la modification des Tarifs et conditions aurait un effet rétrospectif, tel que décrit à la référence (iv), quant au moment du versement des contributions pour l'ensemble des projets en cours et non pour les seuls projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision finale sur certains aspects, veuillez répondre aux questions 8.1 et 8.2 de la Régie (pièce A-0008) en incluant l'ensemble des projets en cours approuvés par la Régie.

Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement

7. Références :
(i) Pièce B-0011, p. 21;
(ii) Pièce B-0011, p. 22;
(iii) Pièce B-0015, p. 33;
(iv) Pièce B-0015, p. 34;
(v) Tarifs et conditions, appendice J, section C;
(vi) Pièce B-0004, p. 13.

Préambule :

(i) « *Dans les cas des projets rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de pérennité, le mode d'attribution des coûts s'amorce par la considération des besoins en maintien des actifs. Ce choix s'appuie sur le fait qu'il est fondamental d'assurer la pérennité des actifs qui composent le réseau existant.* »

(ii) « *À des fins de suivi, le Transporteur associe, sauf exception, 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.* »

(iii) « *Le Transporteur rappelle que l'association des équipements aux différentes catégories d'investissement suit l'exercice de catégorisation de l'investissement, qui s'effectue en fonction des objectifs du projet. Cet exercice de catégorisation s'effectue dans un premier temps par l'application de la méthode séquentielle proposée.*

Une fois les coûts de chacune des catégories obtenus à l'aide de la méthode séquentielle, le Transporteur associe, aux fins de suivi essentiellement, des équipements aux différentes catégories d'investissement de façon à répartir le coût total du projet en considérant, si possible, la vocation de l'équipement en question et <u>en respectant au mieux les proportions découlant de l'application de la méthode séquentielle</u>. Bien que le résultat puisse se traduire par des proportions légèrement différentes de celles découlant de la méthode séquentielle, le Transporteur précise qu'il ne privilégie, lors de cette démarche, aucune catégorie. Ainsi, pour l'ensemble des projets, il apparaît peu probable que l'approche consistant à associer chaque équipement et composante majeure à une seule et même catégorie d'investissement entraîne une surestimation du coût d'une catégorie d'investissement. [nous soulignons]

*Le Transporteur souligne qu'il doit concilier l'objectif d'une juste attribution des coûts à celui d'un suivi juste et adéquat, aux fins notamment du rapport annuel à la Régie. Considérant le nombre élevé de projets réalisés chaque année, le Transporteur cherche à restreindre les cas d'exception impliquant un suivi particulier***.** »

(iv) « *Le Transporteur réitère que le partage actuel par équipement reproduit, avec une bonne précision, l'attribution découlant de l'application de la méthode séquentielle.* »

(v) « *Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale* […] *sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous, en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans.* »

(vi) « *Conformément à la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions, le Transporteur calcule la contribution du Distributeur* […] *Il en résulte une agrégation annuelle des projets. Le résultat de celle-ci est déposé à la Régie dans le cadre des demandes tarifaires.* »

À des fins d'illustration, la Régie présente l'exemple suivant :

- Le coût total d'un projet consistant en l'ajout d'équipements dans un poste satellite atteint 100 M$. Ce projet répond à la fois à des objectifs de croissance des besoins et de pérennité. La croissance de la charge locale associée à ce projet est de 100 MW, à l'horizon de 20 ans après la mise en service.

- La répartition des coûts du projet entre les interventions en « croissance des besoins de la clientèle » et celles en « maintien des actifs » est établie à 60 % et 40 % respectivement, en suivant le mode d'attribution décrit en (i).

- Tel que décrit en (ii), le Transporteur associe, dans la demande d'autorisation du projet, chaque composante majeure à une seule et même catégorie et la répartition des coûts se retrouve à 65 % et 35 % respectivement.

- Une fois le projet réalisé, le coût réel des composantes et des travaux diffère de celui estimé dans la demande d'autorisation du projet.

Demandes :

En se référant à l'exemple en préambule :

7.1 Veuillez indiquer si l'approche retenue par le Transporteur, soit le partage des coûts par équipement, pourrait conduire à une variation de proportion de 60 % à 65 % pour le coût des interventions en « croissance des besoins de la clientèle ». Dans l'affirmative, veuillez préciser comment le Transporteur traite une telle situation.

7.2 Veuillez indiquer quel serait le coût de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle », utilisé par le Transporteur pour estimer la contribution du Distributeur dans la demande d'autorisation du projet cité en exemple.

7.3 Veuillez indiquer si le Transporteur réévalue le coût de chaque catégorie d'investissement une fois le coût réel du projet connu.

7.3.1. Le cas échéant, veuillez expliquer comment est réévalué le coût de chacune des catégories d'investissement. Veuillez préciser si une nouvelle répartition est établie en suivant le mode d'attribution des coûts décrits en (i).

7.3.2. Veuillez indiquer si le Transporteur modifie la répartition des composantes majeures, dans le cas où le coût réel de ces dernières conduit à une proportion différente de celle considérée dans la demande d'autorisation du projet pour les interventions en « croissance des besoins de la clientèle ».

7.4 Veuillez détailler le calcul de la contribution du Distributeur, une fois le coût réel connu et la mise en service complétée.

7.5 Veuillez indiquer quel serait le coût de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » intégré à l'agrégation annuelle des projets de croissance de la charge locale, conformément aux modalités citées en (v) et (vi).

7.6 Veuillez préciser et chiffrer ce que le Transporteur entend par une « bonne précision » dans l'énoncé en (iv).

Partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport

8. Références : (i) Pièce B-0011, p.23;
(ii) Pièce B-0019, p.25.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur est d'avis que les principes d'utilisation d'une file d'attente et de « cost causation » demeurent les pratiques usuelles équitables pour gérer les demandes des clients menant à des ajouts au réseau. Il considère qu'il ne s'éloigne pas du principe de l'utilisateur payeur lorsqu'il applique ces principes. En effet, le demandeur est un utilisateur du réseau de transport. Lorsqu'il déclenche un ajout au réseau, cet utilisateur doit en couvrir la totalité des coûts via le paiement du tarif de transport et, le cas échéant, d'une contribution.*

Le Transporteur indique qu'avant d'accepter une demande de service de transport de point à point ou une demande de raccordement de centrale, il doit examiner la capacité du réseau de transport. Si l'on ne peut satisfaire à l'utilisation demandée sans compromettre la fiabilité du réseau, l'étude d'impact sur le réseau analyse l'impact de la demande de service proposée. Si l'étude d'impact montre que des ajouts au réseau sont nécessaires pour répondre à la demande de service, le Transporteur élabore une solution optimale qui tient compte, notamment, des aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux. »

(ii) « *R24.2*
Les Tarifs et conditions prévoient que le coût d'un ajout au réseau doit être supporté par le demandeur ayant déclenché l'investissement. »

Demandes :

8.1 Veuillez préciser si l'ordre de priorité résultant du principe de « la file d'attente » s'applique exclusivement pour le traitement de la demande d'un client en vertu des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions).

8.2 Veuillez préciser si le principe de la file d'attente prévalant dans le traitement d'une demande demeure toujours la pratique courante en Amérique du Nord et en particulier selon l'OATT *pro forma* de la FERC.

Risques particuliers de certains projets

9. Références : (i) Pièce B-0015, p. 28;
(ii) Pièce B-0016, p. 22;
(iii) Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, par. 440.

Préambule :

(ii) « *Le Transporteur est d'avis que la mesure, telle que proposée, répond bien à la préoccupation de la Régie à l'égard des projets industriels dédiés à la desserte d'un seul client en territoire isolé. Le Transporteur ne voit ni l'avantage, ni le besoin d'élargir cette mesure applicable aux situations exceptionnelles visées par la Régie, à l'ensemble des clients industriels du Distributeur.*

Il rappelle que les clients industriels font partie intégrante de la charge locale. Tel qu'indiqué en réponse à la question 10.1, les installations destinées à raccorder des clients industriels qui ne sont pas situées en territoire isolé présentent un fort potentiel de réutilisation, vu la diversité et la multiplicité des charges du Distributeur. » [nous soulignons]

(iii) « *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 Transporteur propose donc de considérer les projets dont les coûts qu'il assume sont égaux ou supérieurs à cinq millions de dollars.* »

[…]

Le Transporteur définit le seuil de ce ratio à 90 %. Un client présentant un ratio égal ou supérieur à ce seuil est considéré comme un client situé en territoire isolé. Préalablement au paiement de l'indemnisation par le Distributeur, un test d'exigibilité sera effectué. Ce test a pour objet de confirmer si les installations initialement « situées en territoire isolé » et « dédiées à la desserte d'un seul client », méritent toujours une telle qualification et si la valeur de l'allocation résiduelle est supérieure à 5 M$. » [nous soulignons]

(iv) « *La Régie est d'avis que le risque associé aux investissements d'un client particulier relève également du Transporteur. Ce dernier doit s'assurer que les coûts qu'il assume dans ce cas puissent être récupérés par un niveau suffisant de revenus, évitant ainsi un effet à la hausse de ses tarifs. La politique d'ajouts du Transporteur se doit ainsi de prévoir des modalités permettant d'encadrer ce risque.* » [nous soulignons]

Demandes :

9.1 Veuillez indiquer dans quelle mesure la proposition du Transporteur tient compte des préoccupations exprimées par la Régie à la référence (iii).

9.2 Veuillez commenter sur l'opportunité d'utiliser simultanément le critère touchant des actifs dédiés à la desserte d'un seul client et le critère de coûts, sans égard à la question d'isolement, pour discriminer les projets qui seraient soumis à la mesure retenue.

9.3 Veuillez indiquer à quels types d'installations ayant un fort potentiel de réutilisation fait allusion le Transporteur à la référence (i), notamment en terme de lignes (radiales, maillées au réseau), d'installation de postes, etc.

10. Référence : Pièce B-0015, p. 29.

Préambule :

« *Tel que la Régie le suggère dans sa question, la mesure proposée sera intégrée à l'entente interne de raccordement, lorsqu'applicable.* »

[…]

Le Transporteur n'envisage pas de modification aux Tarifs et conditions. [nous soulignons]

Demande :

10.1 Veuillez indiquer par quel moyen le Transporteur envisage informer la Régie de l'applicabilité ou non de cette mesure, dans le cadre d'un projet.

11. Référence : Pièce B-0015, p. 29.

Préambule :

« *Le Transporteur propose d'appliquer la mesure proposée dès la confirmation, par le Distributeur, de l'arrêt des activités de son client, sans présumer d'une reprise possible de ces dernières, à moins d'avoir la confirmation du Distributeur que la cessation est temporaire et qu'une reprise est formellement planifiée*. » [nous soulignons]

Demandes :

11.1 En ce qui a trait aux investissements dédiés à la desserte d'un seul client du Distributeur, advenant une cessation temporaire des activités de ce client, veuillez préciser si le

Transporteur entend appliquer des modalités particulières durant la période de cessation des activités ainsi qu'à la suite de leur reprise. Veuillez justifier.

11.2 Le cas échéant, veuillez décrire ces modalités envisagées par le Transporteur.

Aménagements particuliers pour certains projets

12. Références : (i) Dossier R-3738-2010, décision D-2010-124, p. 22 et 23;
(ii) Pièce B-0004, p. 8.

Préambule :

(i) « *[86] Le Transporteur propose d'instaurer des aménagements particuliers aux principes actuels de justification économique de certains projets tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables faisant l'objet d'appels d'offres du Distributeur à la suite d'une demande du gouvernement du Québec et pour lesquelles des solutions à la pièce seraient sous-optimales. Il demande à la Régie de prendre acte de ses intentions de mettre en oeuvre cette approche et d'en présenter les modalités lors d'une prochaine demande tarifaire.*

[87] Les investissements d'intégration de production éolienne s'inscrivant dans cette catégorie, la Régie ne peut examiner de propositions relatives au projet Matapédia sans en connaître les modalités d'application.

[88] Comme ces modalités ne peuvent faire l'objet d'un dossier distinct du présent dossier, la Régie traitera ainsi des aspects de la politique applicables au projet Matapédia lors du dépôt des modalités dans une phase 2 du présent dossier. »

(ii) Le Transporteur propose de maintenir les modalités existantes pour les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables et n'envisage plus d'aménagements particuliers pour certains projets.

Demande :

12.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles les aménagements particuliers cités à la référence (i) ne sont plus requis.