**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 4 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) AU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

## ALLOCATION MAXIMALE

**1. Référence :** Pièce B-0004, p. 15.

**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 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 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.* »

**Demandes :**

1.1 Veuillez démontrer, à l'aide d'exemples chiffrés tirés de données réelles, que l'allocation maximale est conservatrice, malgré le fait que la croissance de la charge locale se matérialise graduellement et que la durée d'utilité des actifs de transport soit de 40 ans.

1.2 Veuillez préciser si le Transporteur a considéré une méthodologie alternative de calcul de l'allocation maximale qui tiendrait compte du fait que la croissance de la charge locale se matérialise graduellement et que la durée d'utilité des actifs de transport est supérieure à 20 ans.

## CALCUL DU MONTANT MAXIMAL APPLICABLE AU PROJET MATAPÉDIA

**2. Références :**
(i) Pièce B-0011, p. 15;
(ii) Dossier R-3631-2007, décision D-2007-141, p. 24 et 25;
(iii) Pièce B-0015, p. 14;
(iv) Pièce B-0016, Annexe 1;
(v) Pièce B-0016, p. 16.

**Préambule :**

(i) « *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 des 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.*

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

| | 1er appel d'offres | 2ième appel d'offres | 3ième appel 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$ |

»

(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.*

*Selon la Régie, le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissement doit être cohérent avec le mode de calcul de l'impact tarifaire à long terme des investissements du Transporteur présenté dans les dossiers tarifaires* […]. *Or les prévisions de besoins utilisées dans ces autres dossiers réfèrent à la prévision des besoins du Distributeur lors de la pointe coïncidente du réseau.*

*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 n'octroie donc aucun MW aux projets de ressources du Distributeur lorsqu'il les ajoute à l'agrégation annuelle. L'estimation des montants disponibles pour la couverture des coûts des ajouts du Distributeur est exclusivement basée sur les prévisions de croissance aux postes satellites et celle des clients raccordés directement sur le réseau de transport.*

*Dans la proposition du Transporteur, la puissance à transporter, en MW, est utilisée seulement pour déterminer les coûts qui peuvent être ajoutés à l'agrégation, pour être couverts par la croissance des postes satellites et, le cas échéant, celle des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.*»

(iv) 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. Cette agrégation illustre le traitement des projets ressources proposé par le Transporteur dans le cadre du présent dossier.

(v) « *Une certaine flexibilité dans l'application de la proposition soumise par le Transporteur est souhaitable, compte tenu de la nature particulière du service de transport pour la charge locale. La Régie a d'ailleurs indiqué qu'elle « conçoit que sur une très longue période, les besoins de transport liés à la croissance puissent requérir des investissements par palier très coûteux ayant des répercussions ponctuelles importantes sur le niveau de la contribution du Distributeur. Dans cette perspective, une certaine souplesse pourrait être envisagée dans les modalités d'application relatives au versement des contributions du Distributeur. Le Transporteur pourrait soumettre une proposition en ce sens. »* [note omise] *Ainsi, le Transporteur propose de cumuler les soldes positifs dégagés lorsque l'allocation maximale est supérieure aux coûts. Ce cumul permettant de couvrir une contribution à une année subséquente. Le Transporteur propose cependant que les contributions soient exigibles toutes les années où le solde cumulé serait négatif.»* [Nous soulignons]

**Demandes :**

2.1 Veuillez présenter le montant maximal pour les ajouts au réseau que le Transporteur aurait alloué ainsi que la contribution du Distributeur si 35 % de la puissance maximale raccordée avait été utilisé dans les calculs, pour chacun des trois appels d'offres présentés au tableau 3 à la référence (i).

2.2 Veuillez produire l'agrégation citée à la référence (iv) en retenant l'approche décrite à la référence (ii), soit appliquer 35 % de la puissance maximale raccordée aux fins du calcul de l'allocation maximale. Le cas échéant, veuillez préciser le montant de la contribution additionnelle qui en résulterait.

2.3 Veuillez comparer et commenter le résultat obtenu à la réponse précédente avec la contribution découlant de la proposition du Transporteur dans le présent dossier, relative aux projets de ressources.

2.4 Veuillez préciser si, en l'absence du traitement proposé d'agrégation des projets de ressources, le Transporteur maintiendrait sa proposition de reporter les soldes positifs.

## MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR DANS LE CAS D'UN PROJET COMPORTANT PLUSIEURS DATES DE MISES EN SERVICE ÉCHELONNÉES DANS LE TEMPS

**3. Référence :** Pièce B-0011, pages 16 et 17.

**Préambule :**

« *Dans le cas d'un projet ayant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, la proposition du Transporteur* [note de bas de page omise] *stipule que les contributions soient reflétées dans la base de tarification dès le moment où la somme de la valeur des actifs mis en service devient supérieure au montant maximum d'allocation, et ce, pour chacune des mises en service du projet jusqu'à la mise en service finale du projet. Elle est équitable puisque les contributions seront versées dès l'instant où le montant maximum d'allocation sera dépassé. De plus, elle est simple et précise puisqu'elle s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service année après année.*

*Le Transporteur a présenté la proposition qui lui paraît optimale à la suite de l'analyse qu'il a effectuée et n'a identifié aucune alternative permettant de mieux répondre à la préoccupation exprimée par la Régie, soit d'assurer un appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification du Transporteur. Dans l'éventualité où des propositions alternatives seraient présentées dans le cadre du dossier, le Transporteur se réserve la possibilité de faire des représentations sur celles-ci.* »

**Demande :**

3.1 La Régie souhaiterait connaître la position du Transporteur sur la méthodologie suivante :

- Calculer, pour chacune des mises en service partielles, un montant maximal pour les ajouts au réseau, déterminé individuellement et basé sur la quantité de MW associée à cette mise en service ;
- Comparer ce montant à la valeur de la mise en service correspondante :
  - Dans le cas où ce montant maximal pour les ajouts au réseau ne couvre pas la valeur de la mise en service, le versement d'une contribution serait requise pour la différence entre la valeur de la mise en service et le montant maximal individuel;
  - Dans le cas où le montant maximal pour les ajouts au réseau est supérieur à la valeur de la mise en service, le solde dégagé est reporté au montant maximal pour les ajouts au réseau associé à la mise en service suivante.
- Lorsque la contribution totale du client, liée au projet, est atteinte, aucune contribution subséquente ne sera requise.

## APPROCHE DE PARTAGE DES COÛTS ENTRE DES CLIENTS DE SERVICE DE TRANSPORT

**4. Références :** (i) Pièce B-0016, p. 25;
(ii) Pièce B-0015, p. 36;
(iii) Pièce B-0020, p. 15;
(iv) *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* en vigueur, p. 95 et 104.

**Préambule :**

(i) « *Le Transporteur peut* […] *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.*»

(ii) « *Le Transporteur évaluera les investissements nécessaires pour chacune des solutions individuelles* <u>*selon leur ordre chronologique*</u>*. Chaque demande donne ainsi lieu à la détermination d'une solution et est traitée en tenant compte des modifications apportées au réseau pour répondre à toutes les demandes qui la précèdent.*» [nous soulignons]

(iii) « *Le partage des coûts des ajouts au réseau entre des clients du service de transport survient lorsque des ajouts au réseau sont déclenchés par des demandes de clients différents qui sont* <u>*concomitantes*</u> *et que le Transporteur choisit de combiner leurs besoins respectifs afin d'identifier une solution technique globale qui répond avantageusement, simultanément et totalement aux besoins identifiés précédemment.*

*Le Transporteur élabore et compare d'abord les différents scénarios pour identifier les solutions optimales permettant de satisfaire individuellement les besoins de chacun de ces clients,* <u>*dans*</u> *l'ordre où leurs besoins font l'objet de demandes. Ainsi, le Transporteur étudie chacun de ces besoins en tenant compte des demandes qui les précèdent, donnant lieu à la détermination d'une solution technique propre à chacun. Si le Transporteur identifie et choisit de retenir une solution technique globale, il attribue un objectif commun aux clients dont le besoin est satisfait par celle-ci.*

*Le Transporteur attribue à ces clients une partie des coûts de la solution technique globale retenue selon* <u>*l'ordonnancement chronologique de leurs besoins*</u>*, jusqu'à concurrence du montant de leur propre solution technique élaborée initialement et ce, jusqu'à la pleine valeur de l'objectif commun qui leur a été attribué.*» [nous soulignons]

(iv) Les articles 37.1 et 40.1 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-mentionnent, entre autres :

« *37.1 i)* ***Information requise annuellement du Distributeur*** *: Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :*

*(i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver.*»

*40.1* ***Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau*** : […] *À l'exclusion des besoins du Distributeur correspondant à la croissance de la charge locale pour laquelle ce dernier transmet annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article 37.1 i) des présentes, le Distributeur doit soumettre une demande d'étude d'impact pour tous ses autres besoins, notamment pour l'alimentation de nouvelles charges industrielles spécifiques, l'alimentation de nouvelles charges non reliées physiquement au réseau du Transporteur, le raccordement de nouvelles ressources du Distributeur et la réalisation par le Transporteur d'études stratégiques et d'orientation qui sont requises par le Distributeur.* »

**Demandes :**

4.1 Veuillez clarifier ce que le Transporteur entend par demandes « concomitantes » dans l'énoncé en (i). En particulier, veuillez préciser s'il s'agit de demandes formulées au cours d'une période définie et si oui, préciser laquelle.

4.2 Veuillez préciser comment le Transporteur déterminera l'ordre d'entrée des demandes si la solution technique commune vise à la fois à répondre à des besoins de croissance de la charge locale et à une demande de service de point à point. Veuillez justifier l'approche retenue.

4.3 Si la Régie retenait que les demandes de projets faisant l'objet d'une solution commune doivent être considérées comme ayant été soumis au même moment, lorsqu'au moins l'un de ces projets vise à répondre à la croissance de la charge locale, veuillez indiquer comment seraient partagés les coûts entre les clients.

4.4 Veuillez préciser si, une fois les coûts de chacun des clients établis, le Transporteur associera, à des fins de suivi, chacune des différentes composantes majeures du projet à un seul et même client. Si tel n'est pas le cas, veuillez décrire l'approche envisagée.

## TRAITEMENT DES ENGAGEMENTS

**5. Références :** (i) Pièce B-0040, page 13;
(ii) Décision D-2011-083 Motifs, dossier R-3757-2011;
(iii) *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, p. 26.

**Préambule :**

(i) En réponse à la question 1.2 de la demande de renseignements no 3 de la Régie, le Transporteur produit l'entente de raccordement relative à l'intégration au réseau de transport d'Hydro-Québec des centrales du complexe de la Romaine. L'article 2.1 de cette entente précise, à sa section e) :

*« e) Recouvrement des frais d'intégration assumés par le **Transporteur***

*Afin que le **Transporteur** puisse recouvrer la totalité des frais d'intégration assumés par le **Transporteur** tel que stipulé à l'article 6.1a), le **Producteur** se prévaut de l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions. »*

(ii) La décision D-2011-083 relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine mentionne, entre autres :

*« [43] Selon les dispositions des Tarifs et conditions en vigueur à la date de la signature de l'entente de raccordement pour l'intégration de centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec entre Hydro-Québec TransÉnergie et Hydro-Québec Production (l'Entente de raccordement), le montant maximal des frais d'intégration pouvant être assumés par le Transporteur est de 923,8 M$. Le montant de l'excédent à assumer par le Producteur représente une part importante du coût du Projet, soit 918,3 M$. »*

*[44] Selon l'appendice J des Tarifs et conditions, ces montants doivent être majorés afin de tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation ainsi que des taxes applicables.*

*Ainsi, les montants maximaux assumés par le Transporteur s'élèvent à 1 097,9 M$ et la contribution estimée du Producteur s'établit à 1 091,4 M$. Le tableau suivant présente les coûts estimés pour assurer le raccordement des centrales du complexe de la Romaine.*

**Tableau 2**

| | Coût des ajouts au réseau | Frais d'entretien et d'exploitation et taxes | Total |
|---|---|---|---|
| Frais estimés totaux pour le projet | 1 842,1 M$ | 347,2 M$ | 2 189,3 M$ |
| Montants assumés par Transporteur *(frais d'intégration et engagement du Producteur sous 12A.2i)* | 923,8 M$ | 174,1 M$ | 1 097,9 M$ |
| Montant additionnel *(contribution du Producteur)* | 918,3 M$ | 173,1 M$ | 1 091,4 M$ |

*[59] Selon le Transporteur, l'engagement contractuel du Producteur visé par l'Entente de raccordement signée le 14 décembre 2010, soit de couvrir la totalité des frais d'intégration assumés par le Transporteur, est assuré par l'utilisation des trois conventions de service suivantes :*

- *La convention de service de transport à long terme HQT-ON qui a été signée le 16 octobre 2006 et déposée à la Régie le 16 novembre 2006;*
- *Les conventions de service de transport à long terme HQT-MASS et HQT-NE qui ont été signées le 31 mars 2009 et déposées à la Régie le 21 avril 2009. (les Conventions de service) »*

[…]

*« Par ailleurs, les coûts prévus des engagements du Producteur sous l'article 12A.2 i)sont de 195,8 M$ [note de bas de page omise] pour Eastmain-1-A et de la Sarcelle et de 1 097,9 M$* [note de bas de page omise] *pour le complexe de la Romaine, tandis que les coûts prévus des ajouts au réseau du service de point à point à long terme sont de 735,0 M$* [note de bas de page omise] *pour l'interconnexion avec l'Ontario et de 143,6 M$* [note de bas de page omise] *pour les ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE, soit un total de 2 172,3 M$.*

*Ainsi, les revenus sont suffisants pour couvrir les coûts des engagements du Producteur. Il y a également un solde disponible pour d'autres engagements.»*

(iii) L'article 12A.2 des Tarifs et conditions se lit comme suit :

*« **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 :*
> *Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant*

*la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur ;*

*ii) Engagement d'achat de services de transport :*
*Un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type "take or pay" doit être signé pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer le raccordement de la centrale.*

*Sous réserve du paragraphe suivant, à la fin de chaque période de douze (12) mois suivant le 31 décembre de l'année de mise en service de la centrale, le montant annuel de l'engagement d'achat (valeur A) est soustrait du produit de la production annuelle injectée sur le réseau mesurée au point de raccordement et du tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme (valeur B). Tout écart négatif entre les deux (2) valeurs annuelles (B-A) est payé au Transporteur à la fin de l'année où l'écart négatif est constaté. Le montant à payer par le client doit être réduit de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures si ce dernier est positif ; si cet écart cumulatif (B-A) des années antérieures est plus élevé que le montant à payer, le montant net à payer s'établit à zéro et le solde de l'écart cumulatif (B-A) est disponible pour les années subséquentes. Si l'écart entre les deux (2) valeurs annuelles (B-A) est positif et que l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures est négatif, un remboursement est effectué par le Transporteur au client. Ce remboursement est égal au moindre de l'écart positif entre les valeurs annuelles (B-A) et de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures en valeur absolue.*

*Pendant l'année de mise en service de la centrale, l'engagement annuel d'achat est établi au pro-rata du nombre de jours entre la date de mise en service de la centrale et le 31 décembre de l'année de mise en service.*

*L'engagement annuel d'achat, soit la valeur A indiquée ci-dessus, représente une annuité calculée à partir des paramètres suivants:*

> *a) coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, majoré d'un montant de 15 % pour couvrir les frais d'entretien et d'exploitation sur vingt (20) ans, lorsque ceux-ci sont encourus par le Transporteur et, majoré des taxes applicables, moins tout montant remboursé par le client ;*
> *b) coût en capital prospectif du Transporteur approuvé par la Régie et c) durée de l'engagement d'achat ; et*

*iii) Remboursement :*
*Un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale doit être remboursé au Transporteur.*

*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. Lorsqu'une partie uniquement d'une centrale est retenue par le Distributeur, l'engagement du propriétaire de la centrale, ou du tiers qu'il a désigné à cette fin, doit couvrir un montant égal aux coûts assumés par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, multipliés par le facteur suivant: le nombre un (1), moins le rapport entre la puissance en kilowatts (kW) retenue par le Distributeur et la puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs de la centrale. En cas d'abandon avant la mise en service de la centrale, le demandeur doit rembourser la totalité des coûts encourus par le Transporteur. »*

**Demandes :**

5.1 En considérant les coûts mentionnés dans le dossier R-3757-2011, toutes choses étant égales par ailleurs, veuillez déterminer quels auraient été les montants associés à l'engagement du Producteur si ce dernier s'était prévalu :

- de l'option (ii) des Tarifs et conditions en vigueur;
- de l'option (iii) des Tarifs et conditions en vigueur.

5.2 Veuillez confirmer que, toutes choses étant égales par ailleurs, les montants déterminés dans la question précédente, pour chacune des deux options considérées, s'ajouteraient à ceux de 2 172,3 M$ associés aux conventions de service de transport à long terme HQT-ON et HQT-MASS et HQT-NE mentionnés au préambule (ii) ci-dessus.

5.3 Veuillez présenter, dans un même tableau, une comparaison de l'impact, sur le revenu requis du Transporteur, des engagements associés à chacune des 3 options de l'article 12A.2 appliquée au cas du dossier R-3757-2011.