Complément de preuve du Transporteur à la suite de la décision D-2014-117 de la Régie de l'énergie

Table des matières

1 Introduction 5

2 Principes directeurs 5

3 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale 7

3.1 Calcul de l'allocation maximale 7

3.2 Puissance maximale à transporter sur le réseau 11

4 Application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de transport de point à point 12

5 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale 13

5.1 Traitement d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente 14

5.2 Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie 14

6 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 15

6.1 Bien-fondé de la proposition du Transporteur 15

6.2 Contribution d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré 17

7 Partage et attribution des coûts 18

7.1 Partage des coûts entre différents clients du service de transport 18

7.2 Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement 19

7.3 Partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport 22

8 Suivi des engagements 25

8.1 Traitement du suivi des engagements 26

8.2 Comparaison du suivi des engagements selon le nouveau format et le format actuel 27

8.3 Impact tarifaire 28

8.4 Dispositions des *Tarifs et conditions* sujettes à modification 28

9 Conclusion 28

1 Introduction

Le Transporteur a déposé la présente demande relative à la politique d'ajouts au réseau de transport le 30 avril 2014. Dans sa preuve, il vise à répondre aux questionnements de la Régie de l'énergie (la « Régie ») énoncés dans ses décisions antérieures[1]. Les propositions du Transporteur recourent à des pratiques établies et respectent le cadre mis en place par la Régie, le contexte commercial dans lequel les services de transport sont fournis aux clients et les particularités propres à ces services. Il en est de même pour le contenu du présent complément de preuve préparé en réponse à la demande de la Régie formulée dans la décision D-2014-117.

2 Principes directeurs

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [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 principes directeurs de sa Politique d'ajouts. »*

Pour les ajouts au réseau, trois principes directeurs 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.

Dans le dossier R-3401-98, le Transporteur a introduit son approche pour le traitement des ajouts au réseau. La Régie a accepté la proposition du Transporteur avec les modalités suivantes[2] :

- le coût des ajouts au réseau est intégré à la base de tarification du Transporteur, s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles ;
- le montant pouvant être intégré à la base de tarification est limité ;

1 La liste des décisions est présentée à la pièce HQT-1, Document 1, page 5.
2 Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, section 8.2.

- l'allocation maximale octroyée par le Transporteur correspond à la valeur actualisée du tarif de transport, sur une période de 20 ans, duquel on retranche les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes applicables ;
- la même allocation maximale doit être appliquée dans le cas d'ajouts au réseau pour le service pour l'alimentation de la charge locale, les services de transport de point à point et le service en réseau intégré.

Le réseau de transport est conçu et planifié de façon intégrée. Ainsi, l'ensemble du réseau de transport sert à l'ensemble des clients des services de transport. Les besoins de transport que le Transporteur doit être prêt à acheminer sur le réseau correspondent à l'ensemble des besoins de transport des clients, soit ceux pour le service pour l'alimentation de la charge locale, les services de transport de point à point et, le cas échéant, le service en réseau intégré.

La définition du réseau de transport repose sur les dispositions contenues à l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi[3] »).

Le principe de couverture des coûts est central à la politique d'ajouts. Le montant maximal intégré à la base de tarification du Transporteur protège les clients existants du service de transport contre des coûts d'ajouts au réseau qui seraient excessifs.

L'intégration à la base de tarification des coûts associés aux ajouts au réseau, jusqu'à concurrence du montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur, tel que codifié à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »)*, est supportée par des mécanismes assurant la couverture des coûts.

De plus, les *Tarifs et conditions* assurent un traitement équitable et un accès non discriminatoire pour tous les clients au réseau de transport.

Les clients de transport de point à point sont tenus de prendre des engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale, ou pour tout nouveau service de transport de point à point selon les mécanismes prévus à l'article 12A.2 et à l'appendice J des *Tarifs et conditions.* Ces obligations formalisent la correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur pour ces ajouts, soit le montant d'allocation octroyée, et les revenus de point à point à y associer.

Quant au Distributeur, il a l'obligation d'alimenter la charge locale et de se procurer des services de transport dont les modalités sont inscrites aux *Tarifs et conditions* (Partie IV). Dans ce contexte, nul besoin de prévoir des obligations additionnelles de nature contractuelle.

[3] Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, page 353, 2e paragraphe.

3 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [35] À cette fin, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire détaillant le calcul de l'allocation maximale et définissant les paramètres et variables utilisés dans ce calcul. La Régie demande au Transporteur de clarifier certaines notions utilisées dans le calcul de l'allocation maximale, telle que la puissance maximale à transiter sur le réseau, tout en précisant ce à quoi ces notions devraient correspondre dans le cas de projets liés à la croissance des besoins pour le service de point à point et pour l'alimentation de la charge locale. Une illustration chiffrée pourra être fournie à cet égard. La Régie demande également au Transporteur de produire le chiffrier Excel contenant les formules utilisées dans le calcul de l'allocation maximale. »*

Le Transporteur rappelle que les valeurs retenues pour l'allocation maximale sont fondées sur la méthode d'établissement de l'allocation maximale découlant de la décision D-2002-95. Par la suite, la Régie a maintenu le recours à cette méthode.

Le Transporteur utilisera les termes suivants dans les prochaines sections :

- allocation maximale : montant applicable par kilowatt, actuellement à 598 $/kW ;
- montant maximal pour les ajouts au réseau de transport : montant obtenu en multipliant l'allocation maximale par la puissance maximale à transporter sur le réseau.

3.1 Calcul de l'allocation maximale

Le montant maximal pour les ajouts au réseau de transport pouvant être assumé par le Transporteur est établi selon la méthode décrite dans les *Tarifs et conditions*, appendice J, section E.

L'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et taxes applicables, soit la taxe sur les services publics[4]. Ainsi, l'impact sera au pire neutre pour tous les clients et au mieux favorable.

Le Transporteur présente les valeurs prises en compte dans le calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau pour l'année 2014 fixée par la Régie dans la décision D-2014-049[5] :

- l'amortissement linéaire est établi sur une période de 20 ans ;
- le coût du capital est établi en multipliant le taux du coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,666 % par la valeur nette de l'actif ;

---

4 La taxe sur le capital n'est plus applicable depuis l'année 2011.

5 Dossier R-3823-2012.

- les coûts d'exploitation et d'entretien sont le produit de l'investissement par le taux d'exploitation et d'entretien de 1,27 %. L'actualisation de ce taux sur 20 ans donne 15 %, selon le coût moyen pondéré du capital prospectif ;
- la taxe sur les services publics est établie en multipliant le taux de cette taxe de 0,55 % par la valeur nette de l'actif de l'année précédente, puisque la taxe sur les services publics est calculée en fonction des données au 31 décembre de l'exercice précédent ;
- le coût annuel est constitué de la somme des montants précédents.

Le calcul de l'allocation maximale est présenté au tableau suivant. Le montant de l'allocation maximale est obtenu en faisant correspondre le coût annuel au tarif annuel. Conséquemment, l'allocation maximale représente la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des montants correspondant aux coûts d'exploitation et d'entretien et à la taxe sur les services publics.

Tableau 1
Allocation maximale pour l'année 2014

Investissement ($/kW)	598
Coût moyen pondéré du capital prospectif[1]	5,666%
Exploitation et entretien[2]	1,27%
Taxe sur les services publics[3]	0,55%
Nombre d'années	20

Année	Actif net[4]	Amortis-sement	Coût du capital	Sous-total[5]	Exploitation et entretien	Taxe sur les services publics	Coût annuel[6]
	($)	($)	($)	($)	($)	($)	($/kW)
2014	568	30	34	64	8	3	74,65
2015	538	30	32	62	8	3	72,79
2016	508	30	30	60	8	3	70,93
2017	478	30	29	59	8	3	69,08
2018	448	30	27	57	8	3	67,22
2019	418	30	25	55	8	2	65,36
2020	389	30	24	54	8	2	63,50
2021	359	30	22	52	8	2	61,65
2022	329	30	20	50	8	2	59,79
2023	299	30	19	49	8	2	57,93
2024	269	30	17	47	8	2	56,07
2025	239	30	15	45	8	1	54,21
2026	209	30	14	43	8	1	52,36
2027	179	30	12	42	8	1	50,50
2028	149	30	10	40	8	1	48,64
2029	120	30	8	38	8	1	46,78
2030	90	30	7	37	8	1	44,93
2031	60	30	5	35	8	0	43,07
2032	30	30	3	33	8	0	41,21
2033	0	30	2	32	8	0	39,35
Valeur actualisée		352	245	598	90	24	711

[1] Coût moyen pondéré du capital prospectif selon la décision D-2014-049

[2] Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement

[3] Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec

[4] Actif soustraction faite de l'amortissement

[5] Sous-total = Amortissement + Coût du capital

[6] Coût annuel = Amortissement + Coût du capital + Entretien et exploitation + Taxe sur les services publics

Les paramètres et les variables utilisés dans le calcul de l'allocation maximale sont présentés aux sections suivantes.

a) Amortissement

L'amortissement est déterminé selon la méthode de l'amortissement linéaire approuvée par la Régie dans la décision D-2010-020[6].

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.

b) Coût du capital

Le coût du capital est obtenu en tenant compte du coût moyen pondéré du capital prospectif. Ce dernier est égal à la moyenne pondérée du coût prospectif de la dette et du taux de rendement des capitaux propres, en tenant compte de la structure de capital. Les valeurs suivantes ont été fixées par la Régie à cet égard pour l'année 2014 :

- coût prospectif de la dette : 4,580 %
- taux de rendement des capitaux propres : 8,200 %
- structure de capital : 70 % dette et 30 % capitaux propres
- coût moyen pondéré du capital prospectif : 5,666 %

  soit (4,580 % x 70 %) + (8,200 % x 30 %)

c) Exploitation et entretien

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

[6] Dossier R-3703-2009 – Phase 1.

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.

d) Taxe sur les services publics

La taxe sur les services publics est de 0,55 % telle qu'imposée en vertu de la Partie VI.4 de la *Loi sur les impôts* du Québec.

3.2 Puissance maximale à transporter sur le réseau

Le Transporteur précise, au tableau suivant, pour le raccordement de centrale, une demande de service de transport de point à point et la croissance de charge de la charge locale, la notion de puissance maximale à transporter sur le réseau qu'il utilise dans le calcul du montant maximal pour chaque projet d'ajout au réseau.

Tableau 2
Puissance maximale à transporter dans le cadre des ajouts au réseau visant la croissance des besoins de transport

• Raccordement de centrale	La puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport. Pour le Distributeur, selon la proposition en preuve, la puissance maximale à transporter, pour le raccordement de la centrale, permet de déterminer uniquement le coût maximal pouvant être intégré dans l'agrégation de l'ensemble des projets.
• Demande de service de transport 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.

• Croissance de charge
  • Croissance de charge – postes satellites(1)
	La puissance maximale à transporter correspond au moindre de :
	  • la prévision de croissance de charge sur 20 ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur ;
	  • l'ajout de capacité généré par le projet.

• Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport	La puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client.

(1) Pour les ajouts au réseau visant des installations en amont des postes satellites, aucun MW de croissance n'est retenu aux fins de calcul d'un montant maximal d'allocation, considérant qu'ils sont pris en compte dans les projets ciblant les postes satellites et les projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport. Le Transporteur propose dans sa preuve de codifier cette pratique.

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

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [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. »*

Selon les modalités prévues aux *Tarifs et conditions*, ainsi qu'avec le suivi des engagements proposé, la couverture des coûts des ajouts au réseau par le Transporteur, pour ses clients de transport de point à point, est assurée et vérifiée.

Le Transporteur récupère les coûts des ajouts par voie de revenus de transport et, le cas échéant, de contributions versées par les clients. Ces modalités s'appliquent aux différents services de transport dont se prévalent actuellement les clients du Transporteur, soit le service de transport de point à point, d'une part, et le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, d'autre part.

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. Ces obligations formalisent la correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur pour ces ajouts, soit le montant d'allocation octroyée et les revenus de transport de point à point à y associer, faisant l'objet d'un suivi annuel. Ce suivi des engagements vise à démontrer que les coûts encourus par le Transporteur pour des ajouts au réseau ou des raccordements de centrales sont couverts par des revenus provenant de conventions de service des clients de service de transport de point à point. Dans ce contexte, nul n'est besoin de poser des hypothèses quant à la puissance à transporter ou aux revenus à être associés aux ajouts réalisés à la demande de clients de transport de point à point puisque la couverture des coûts assumés par le Transporteur est assurée et vérifiée.

5 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [43] La Régie se prononcera en temps opportun sur la solution proposée par le Transporteur. Toutefois, elle considère comme pertinent d'étudier des solutions alternatives afin de répondre précisément à la question soulevée dans ses précédentes décisions.*
>
> *[44] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire présentant une proposition quant au traitement de la déficience de revenus lorsqu'il s'agit d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente. En effet, dans ce cas, le calcul de l'allocation maximale est basé sur la puissance maximale à transporter dont le niveau considéré par le Transporteur est nettement supérieur à la puissance garantie à la pointe du réseau. »*

5.1 Traitement d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente

La proposition du Transporteur relative à l'évaluation de la contribution du Distributeur, incluant les raccordements de projets de ressources[7], assure la couverture des coûts par le Distributeur pour l'ensemble de ces projets et vise à déterminer la contribution du Distributeur, le cas échéant. En ce sens, il ne peut y avoir de déficience de revenus due au raccordement d'une centrale, à énergie intermittente ou non, de la part du Distributeur.

Dans une première étape, le coût maximal assumé par le Transporteur est calculé sur la base de la puissance maximale à transporter des centrales du Distributeur. Ce coût doit être couvert par des revenus provenant du Distributeur et être intégré à l'agrégation de l'ensemble des projets en croissance du Distributeur. Cette première étape permet d'encadrer, avec une méthode comparable, tous les projets d'intégration de nouvelles ressources sur le réseau du Transporteur, qu'elles soient associées au Distributeur ou non.

La seconde étape consiste à agréger l'ensemble des projets en croissance du Distributeur, incluant les projets de ressources, qu'ils soient à énergie intermittente ou non. Cette agrégation permet la mise en relation des coûts avec les prévisions de croissance de la charge locale sur 20 ans aux postes satellites et les prévisions de nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. La proposition du Transporteur est fondée sur la prémisse que cette prévision de croissance de charge se concrétisera par des besoins de transport de la charge locale, ce qui se traduit par des revenus pour le Transporteur.

Par cette proposition, le Transporteur vise entre autres à répondre au questionnement de la Régie quant à la récupération des coûts des projets de ressources du Distributeur.

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 au questionnement soulevé par la Régie. 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.

5.2 Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie

> *« [45] De plus, la Régie demande au Transporteur d'expliciter le calcul de l'allocation maximale applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie. La Régie s'attend à ce que le Transporteur justifie ce calcul eu égard aux exigences formulées dans ses décisions. »*

[7] Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, section 3.1.2.2.

Lorsque la Régie a examiné les demandes d'autorisation du Transporteur pour l'intégration des parcs éoliens au réseau de transport[8], 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.

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$

Dans le tableau précédent, le Transporteur calcule le montant maximal en fonction de l'allocation maximale approuvée par la Régie lors de la signature de l'entente administrative, intervenue entre le Transporteur et le Distributeur, multipliée par la puissance maximale à transporter telle que mise à jour dans les dossiers tarifaires. Aux fins du calcul présenté ci-dessus, les puissances maximales à transporter sont celles estimées lors de la demande tarifaire R-3823-2012.

Selon la proposition au présent dossier, le calcul du montant maximal pour les ajouts au réseau ne donne lieu à aucune allocation, mais ne sert qu'à déterminer les coûts des ajouts pouvant être inclus à l'agrégation de l'ensemble des projets pour répondre aux besoins de croissance du Distributeur.

6 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

6.1 Bien-fondé de la proposition du Transporteur

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [48] La Régie constate que le Transporteur offre peu d'explications quant au bienfondé de cette proposition. La Régie juge nécessaire que le Transporteur dépose une preuve*

[8] Dossier R-3631-2007, décision D-2007-141, page 25, dossier R-3742-2010, décision D-2011-166, paragraphe 29, dossier R-3638-2013, décision D-2014-045 — Motifs, paragraphe 93.

complémentaire justifiant davantage sa proposition, d'une part, et présentant des solutions alternatives, d'autre part.

[49] De plus, la Régie demande au Transporteur d'expliciter les modalités applicables aux projets relatifs au raccordement de parcs éoliens et leur conformité aux exigences formulées par la Régie dans plusieurs de ses décisions, dont celles rendues dans le cadre des projets de raccordement des parcs éoliens issus des appels d'offres 2003-02, 2005-03 et 2009-02. »

Le tableau suivant présente un exemple d'application de la modalité proposée pour un projet de raccordement de centrale comportant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps et visant à alimenter la charge locale.

Tableau 4
Mises en service échelonnées dans le temps
Exemple d'application de la modalité proposée pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale

Détermination de la contribution

Coût du projet (200 MW)	185 M$
Allocation maximale (598 $/kW)	120 M$
Contribution	**65 M$**

Évaluation de la contribution annuelle en fonction des mises en service réalisées

		MES 1	MES 2	MES 3	TOTAL
Contribution maximale pour le poste de départ		25	25	25	75
Autres coûts de raccordement		40	50	20	110
Coûts totaux	**A**	**65**	**75**	**45**	**185**
Montant maximal - solde de début	**B**	120	55	0	
Montant maximal - solde de fin		55	0	0	
Contribution globale	**B-A**	**-**	**(20)**	**(45)**	**(65)**

Actuellement, le Transporteur inclut, dans sa base de tarification, la contribution exigible lorsque la mise en service finale d'un projet est réalisée.

La proposition du Transporteur maintient la pratique de fixer l'allocation maximale à celle en vigueur au moment de la signature de l'entente administrative avec le Distributeur.

Dans le cas d'un projet ayant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, la proposition du Transporteur[9] 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

[9] Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, section 3.4.

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.

6.2 Contribution d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [50] Par ailleurs, la Régie constate que la proposition du Transporteur ne présente pas de modalités précises d'établissement et de versement de la contribution d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré, le cas échéant. La Régie est d'avis que cette situation s'est présentée et se présentera et qu'elle doit donc être prévue.*
>
> *[51] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire précisant les modalités d'établissement et de versement de la contribution d'un client de point à point et, le cas échéant, du service en réseau intégré, lorsqu'un projet comporte plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps. »*

Le Transporteur propose d'appliquer les mêmes modalités pour les projets futurs de tous ses clients.

Dans sa preuve[10], 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 »*. (*Nos soulignés*)

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*.

[10] Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, page 20, ligne 13.

Comme mentionné précédemment, la proposition est équitable, simple et précise puisqu'elle s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service année après année.

7 Partage et attribution des coûts

7.1 Partage des coûts entre différents clients du service de transport

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [54] La Régie constate que le Transporteur ne précise pas les cas où la méthode proposée ne s'appliquerait pas. Elle est également d'avis qu'il serait pertinent et opportun de connaître, dans le cadre du présent dossier, les méthodes alternatives que pourrait proposer le Transporteur aux fins d'un partage des coûts entre différents clients du service de transport.*
>
> *[55] La Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire afin, d'une part, de préciser les cas où la solution proposée ne s'appliquerait pas et, d'autre part, d'expliquer les méthodes de partage des coûts entre différents clients du service de transport qui pourraient constituer des alternatives à la proposition du Transporteur. »*

À l'heure actuelle, le Transporteur n'identifie pas de cas où la méthode proposée ne s'appliquerait pas. Par conséquent, il n'a pas défini de méthodes alternatives aux fins d'un partage des coûts entre différents clients du service de transport.

En affirmant que *« Si cette approche ne s'appliquait pas dans le cadre d'un projet particulier, le Transporteur présentera à la Régie la méthode de remplacement »*, le Transporteur a laissé une porte ouverte pour disposer d'une situation exceptionnelle. En pareille situation, il soumettrait à la Régie une méthode alternative de partage des coûts qui y soit mieux adaptée.

La proposition du Transporteur s'inspire des modalités de la Politique de prix de cession intégrée à son *Code de conduite du Transporteur*[11]. En effet, cette Politique contient une clause similaire stipulant que le Transporteur devra soumettre à la Régie pour autorisation toute exception aux exigences énoncées préalablement, sans pour autant identifier les situations qui pourraient faire l'objet d'une exception.

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 au questionnement soulevé par la Régie. 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.

---

[11] Code de conduite du Transporteur, articles 5.1 à 5.3. (http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/2004-06-23_Code_de_conduite_du_Transporteur_FR.pdf).

7.2 Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [56] Par ailleurs, dans la décision D-2012-161, la Régie soulevait la question du partage des coûts d'un projet à la fois de la catégorie d'investissements « Croissance des besoins » et de la catégorie « Maintien des actifs ».*
>
> *[57] La Régie juge pertinent de traiter du partage des coûts dans le cadre de projets appartenant à la fois à différentes catégories d'investissement dans le présent dossier, particulièrement dans le contexte de la planification intégrée des investissements, où de plus en plus de projets pourraient se trouver dans cette situation.*
>
> *[58] La Régie requiert du Transporteur qu'il dépose une preuve complémentaire afin de préciser les modalités et critères de partage des coûts des projets appartenant à la fois à la catégorie d'investissements « Croissance des besoins » et aux catégories d'investissements ne générant pas de revenus, qu'il entend appliquer aux projets concernés. »*

Afin de répondre à ce questionnement de la Régie, le Transporteur apporte les éléments contextuels ci-après.

La catégorisation des projets d'investissement s'effectue en fonction des objectifs des projets.

Cette catégorisation donne lieu à une attribution des coûts des projets aux différentes catégories d'investissement. Les projets d'investissement destinés à rencontrer les nouveaux besoins des clients appartiennent au groupe des projets générant des revenus, alors que les projets ayant pour objectif d'assurer la pérennité du réseau, le maintien ou l'amélioration de la qualité du service et le respect des exigences relèvent du groupe des projets ne générant pas de revenus. Suivant ces objectifs, le Transporteur utilise quatre catégories d'investissement reconnues par la Régie, soit, dans l'ordre, « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », telles que définies à la pièce nommée « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs » du dossier R-3904-2014[12]. Certains projets rencontrent plus d'un objectif et s'inscrivent de ce fait dans plusieurs catégories, dans la mesure où celles-ci s'avèrent matérielles.

Le Transporteur rappelle que seuls les projets destinés à rencontrer les nouveaux besoins des clients, soit les projets en « Croissance des besoins de la clientèle », sont visés par la politique d'ajouts au réseau de transport.

[12] R-3904-2014, HQT-1, Document 2.

L'attribution des coûts des projets aux catégories visées s'avère simple à réaliser pour les projets à objectif unique ainsi que pour les projets à objectifs multiples, lorsque chacune des composantes principales du projet (poste, ligne, etc.) est associée à un seul objectif. Dans ces cas, l'attribution du coût de chacune des composantes à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » ou aux catégories d'investissements ne générant pas de revenus s'effectue en fonction de l'objectif spécifique qu'elle permet de rencontrer. À cet égard, le Transporteur précise qu'en règle générale, les interventions ayant pour objet le « Respect des exigences » sont de nature à permettre d'isoler aisément leurs coûts de ceux pouvant être associés à d'autres objectifs.

Pour l'ensemble de ces cas, le Transporteur comprend que le mode d'attribution des coûts entre la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et les catégories d'investissement ne générant pas de revenus ne soulève pas de questionnements de la part de la Régie.

Cependant, dans une perspective d'optimisation de chacune de ses interventions, le Transporteur est appelé à réaliser de nombreux projets d'envergure dont les principales composantes contribuent à satisfaire simultanément des objectifs multiples de façon intégrée (« projets intégrés à objectifs multiples »). Ainsi, à titre d'exemple, des installations complètes et, à l'occasion, des sous-réseaux complets font parfois l'objet d'un remplacement global pour répondre à la fois à des objectifs de pérennité, de croissance et d'amélioration de la qualité du service. Le mode d'attribution des coûts de tels projets entre les différentes catégories concernées s'avère plus complexe.

Au fur et à mesure que des projets intégrés à objectifs multiples se sont présentés, le Transporteur a procédé à une attribution des coûts adaptée à chaque situation, tel qu'il en a été notamment fait état dans le cadre du processus d'autorisation du projet de poste Duchesnay[13]. Dans le cadre d'autres projets de cette nature soumis à l'autorisation de la Régie, le Transporteur a fourni, lorsque requis par celle-ci, des précisions sur la façon dont les coûts avaient été attribués entre les différentes catégories dans chacun de ces cas particuliers. Dans tous les cas de projets à objectifs multiples ayant obtenu l'autorisation de la Régie, le Transporteur a employé une méthode d'attribution entre les diverses catégories budgétaires qui était équitable et arrimée aux projets.

Le Transporteur présente ci-après le mode d'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, s'inscrivant à la fois dans la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » et dans les catégories d'investissement ne générant pas de revenus. Toutefois, le Transporteur réitère que des cas d'exception demeurent possibles, en fonction de la nature unique et complexe de certains projets. Le cas échéant, un mode d'attribution des coûts

[13] R-3832-2013, HQT-4, Document 1.

approprié serait soumis à l'examen de la Régie dans le cadre du processus d'autorisation de ce projet.

a) Attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples

De façon à standardiser l'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories concernées, de façon séquentielle. Ce mode d'attribution des coûts par différence est appliqué parce qu'il s'avère impossible de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le projet, chacun des équipements ou composantes du projet contribuant à satisfaire indistinctement plus d'un objectif.

- ***Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs »***

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. De plus, les interventions du Transporteur sont conditionnées par les importants besoins en pérennité de son réseau vieillissant. À cet égard, le Transporteur s'est doté d'une stratégie de pérennité qui vise à maintenir la fiabilité du réseau et à contrôler et maintenir le niveau de risque des équipements et installations à un niveau acceptable.

Les coûts attribués à la catégorie « Maintien des actifs » considèrent la valeur de remplacement de l'installation ou d'une partie de l'installation, selon le cas, permettant le maintien du service existant, selon les dernières normes en vigueur[14].

- Remplacement complet de l'installation : lorsque la stratégie de pérennité du Transporteur identifie un nombre suffisamment important d'équipements pour considérer le remplacement complet de l'installation, la valeur de remplacement permettant le maintien du service existant, selon les dernières normes en vigueur, sera attribuée à la catégorie maintien des actifs
- Remplacement partiel de l'installation ou « à la pièce » : dans les cas où la stratégie de pérennité du Transporteur ne cible qu'un nombre limité d'équipements de l'installation qui sera remplacée dans le cadre du projet, les investissements alloués à la catégorie maintien des actifs se limitent à la valeur de remplacement, selon les dernières normes en vigueur, des appareils ayant atteint les déclencheurs (cotes de risque) justifiant leur remplacement immédiat ou dans un avenir rapproché.

[14] Selon la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, R-3903-2014, HQT-3, Document 1.

Les coûts attribués à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » sont évalués par différence, en déduisant du coût total du projet les coûts attribués à la catégorie « Maintien des actifs » selon l'approche applicable, tel que décrit précédemment.

- ***Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service »***

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.

- ***Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et les catégories « Maintien des actifs » et « Maintien et amélioration de la qualité du service » dans un projet impliquant les trois catégories***

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.

b) Présentation des coûts par composantes

Une fois les coûts de chacune des catégories établis, il s'agit d'associer à celles-ci les différentes composantes des projets.

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.

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

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [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 principe de l'accès non discriminatoire au réseau au détriment du principe d'utilisateur-payeur.

[60] La Régie croit utile de rappeler certains extraits de cette même décision :

> *« [96] La Régie constate également que les renforcements à autoriser au réseau Matapédia et au réseau principal pourront servir à des utilisateurs autres que le Distributeur sans qu'ils ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Cette situation découle de l'utilisation d'une file d'attente pour le traitement des demandes de services de transport de long terme. Ce processus met la priorité sur l'accès non discriminatoire, mais s'éloigne du principe d'utilisateur-payeur. Cette préoccupation pourrait être examinée dans le cadre de l'examen de la politique d'ajouts ».*

[61] Le Transporteur soutient que ce sujet identifié à la décision D-2014-045 – Motifs, rendue après le dépôt du présent dossier, n'est pas relié directement aux sujets du présent dossier et que son adjudication n'est pas requise pour les fins de décider de la présente demande. Il est d'avis que ce sujet pourrait être examiné ultérieurement dans un prochain dossier.

[62] Compte tenu de la teneur du suivi demandé [dans la décision D-2014-045-Motifs], la Régie est d'avis que, bien que la décision D-2014-045-Motifs ait été rendue après le dépôt du présent dossier, il est approprié d'y traiter de cet enjeu.

[63] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire sur les modalités qui répondent aux préoccupations mentionnées ci-dessus et énoncées à la décision D-2014-045 – Motifs. »

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.

Ainsi la solution technique retenue par le Transporteur comporte les ajouts au réseau requis pour répondre à la demande de service. Ces ajouts incluent autant le raccordement local que les ajouts au réseau principal.

Il peut arriver que ces ajouts excèdent les besoins stricts du demandeur. Cette situation peut survenir dans le cas, par exemple, où il est impossible d'acquérir un équipement standard répondant parfaitement à la demande de service. La capacité excédentaire ainsi créée demeure limitée et correspond à la nature même des investissements en infrastructures de réseaux électriques. Dans d'autres cas, les ajouts requis pour le demandeur permettent de résoudre une contrainte opérationnelle pour l'ensemble des usagers par la suite.

Les ajouts au réseau de transport principal sont au bénéfice de tous et peuvent permettre l'arrivée de nouveaux clients ou une utilisation accrue par les clients existants du réseau sans investissements supplémentaires. Ces clients, en générant des revenus supplémentaires de transport, toutes choses étant égales par ailleurs, entraînent une baisse du tarif pour l'ensemble des clients du service de transport, y compris le client à l'origine des ajouts.

Le Transporteur comprend que le concept d'utilisateur-payeur évoqué par la Régie correspond à une notion de partage des coûts entre bénéficiaires.

Le Transporteur n'a pas connaissance du fait que le partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport soit une pratique courante dans d'autres juridictions. Bien que de multiples discussions aient cours sur le concept du partage des coûts entre les bénéficiaires, il n'existe pas d'approche unique à cet égard. Ceci s'explique essentiellement par la difficulté non résolue à ce jour d'identifier les différents bénéficiaires d'un ajout, ainsi que de déterminer et de valoriser de façon objective les éventuels bénéfices obtenus, et ce, sur la totalité de la durée d'utilité de l'ajout. Cette difficulté résulte notamment de la diversité géographique et temporelle des bénéficiaires. Dans ce contexte, le demandeur à l'origine de l'ajout au réseau étant identifiable sans équivoque, la gestion des demandes à l'aide d'une séquence demeure la règle, suivant le principe selon lequel ce demandeur doit assumer les coûts de sa demande (soit le principe du « *cost causation* »). 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 principes fondamentaux d'utilisateur-payeur et d'accès non discriminatoire. 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.

Certains ajouts au réseau procurent des bénéfices directs ou indirects à des utilisateurs existants ou futurs, autres que le demandeur ayant déclenché l'investissement. Il est cependant raisonnable de penser que ces utilisateurs seraient enclins à contester toute mesure visant à leur faire supporter une part des coûts des ajouts non requis pour leurs besoins en service de transport ou de raccordements de centrales, au motif notamment qu'ils ne sont pas partie

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

Le cas du dossier auquel la Régie fait référence[15] illustre bien la différence expliquée plus haut selon laquelle c'est au demandeur d'assumer les coûts des ajouts au réseau, plutôt qu'à d'autres bénéficiaires. Dans ce dossier, les renforcements au réseau principal sont requis pour permettre l'intégration des ressources. Sans ces ajouts, l'augmentation du transit sur le réseau principal affecte la stabilité du réseau et entraîne une dégradation de la fiabilité de ce dernier. Le Transporteur a l'obligation d'assurer la robustesse et la stabilité du réseau face aux événements les plus sévères prévus aux critères de conception.

Il survient des situations où l'ordonnancement des demandes de services ou de raccordement de centrale diffère de la séquence des mises en service. 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.

8 Suivi des engagements

Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

> *« [65] La Régie s'interroge sur les implications tarifaires de la proposition du Transporteur. Elle comprend également que la modification proposée en matière de suivi des engagements aura des impacts sur le texte des Tarifs et conditions.*
>
> *[66] Dans sa décision D-2011-039, la Régie indiquait cette même préoccupation :*
>
> > *« [458] À ce stade, la Régie considère qu'elle n'a pas tous les éléments en mains pour rendre une décision éclairée sur le sujet. Le suivi des engagements d'achat est d'ailleurs accessoire à la question de la teneur même de ces engagements telle que libellée actuellement, notamment aux dispositions de l'article 12A.2 et de l'appendice J des Tarifs et conditions. La Régie traitera donc de ces questions dans le contexte de l'audience générique prévue à la section 10.6 de la présente décision.*
> >
> > *[459] Ainsi, sur la question de la teneur des engagements des clients du Transporteur relatifs à un raccordement de centrales, la Régie voudra s'assurer que les modalités*

[15] Dossier R-3836-2013.

prévues à ces engagements permettent, d'une part, au Transporteur de récupérer les coûts qu'il a encourus de façon juste et raisonnable et, d'autre part, à la Régie de bien saisir l'impact tarifaire des différentes approches possibles à cette fin. »

[67] La Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire explicitant et justifiant chacune des différences de traitement du suivi des engagements proposé par le Transporteur, par rapport au suivi prévalant à ce jour. Une comparaison des résultats obtenus selon le nouveau format et ceux obtenus avec le format actuel de suivi des engagements devra être produite. La preuve complémentaire devra présenter et justifier l'impact tarifaire de la nouvelle approche et préciser les dispositions du texte des Tarifs et conditions sujettes à modification. »

8.1 Traitement du suivi des engagements

Le Transporteur propose d'instaurer un suivi annuel des engagements en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*, sous forme d'annuités pour les ajouts des clients de transport de point à point qui respecte le traitement et assure la continuité du suivi des engagements de type Toulnustouc prévalant à ce jour.

L'approche proposée par le Transporteur permet de comparer annuellement l'ensemble des engagements à l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur, pour chacun de ses clients de transport de point à point. Pour tout nouvel ajout au réseau, le client continuera de prendre un engagement afin de couvrir la totalité des coûts réels, excluant les contributions du client au-delà du montant maximal octroyé, majorés des coûts d'exploitation et d'entretien et des taxes applicables. Au moment de prendre l'engagement, le Transporteur calculera l'annuité d'après les coûts estimés. L'annuité finale sera calculée, selon les coûts réels, lorsque tous les travaux de parachèvement, suivant la mise en service finale, seront complétés.

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. Ces projets ont fait l'objet d'une démonstration unique de suffisance des revenus au moment de la demande d'autorisation des projets à la Régie, sur la base de la valeur actualisée des revenus d'au moins une convention de service de transport à long terme. Le Transporteur propose l'application d'un remboursement complémentaire à titre de mesure de transition raisonnable pour les obligations existantes en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* et, pour lesquelles le client bénéficie de cadres juridiques constitués conformes au cadre réglementaire en vigueur au moment où ces ententes ont été conclues. Le remboursement complémentaire vise à respecter la reconnaissance de l'entièreté des revenus annuels des conventions de service en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* selon lequel le client de transport de point à point doit avoir signé au moins une convention de service. Annuellement, après couverture des

engagements de type Toulnustouc et de type mesurage à la centrale, les revenus totaux disponibles des conventions en vigueur seront appliqués au prorata du montant des annuités à couvrir en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*. Le surplus servira au remboursement accéléré des engagements existants en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* alors en vigueur. Le remboursement complémentaire respecte le cadre réglementaire existant depuis 2006, respecte les ententes qui en découlent et accélère la transition vers un suivi uniforme de tous les engagements pour les clients de transport de point à point.

8.2 Comparaison du suivi des engagements selon le nouveau format et le format actuel

L'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 présente une comparaison explicite des résultats obtenus selon le format actuel et le format proposé du suivi des engagements. Les sections 1 et 2.1 de cette annexe constituent essentiellement le suivi des engagements de type Toulnustouc selon le format actuel, auxquelles s'ajoute la section 2.2 pour les engagements selon l'article 12A.2 i) et ceux de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Il est donc possible de constater les surplus de 2005 à 2008 alors que les revenus servaient uniquement à couvrir les engagements de type Toulnustouc. À partir de 2009, les engagements, selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions*, se sont ajoutés. Les surplus sont appliqués au prorata des montants des annuités présumées pour l'interconnexion avec l'Ontario et les centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle, en remboursements complémentaires, à titre de mesure de transition.

À des fins de comparaison, le tableau suivant démontre que les montants des revenus et des annuités relatifs au suivi des engagements de type Toulnustouc, présentés à la pièce HQT-2, Document 14 du Rapport annuel du Transporteur de l'année 2012 à la Régie, sont identiques à ceux présentés pour l'année 2012 aux sections 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 et 2.1 de l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 du présent dossier.

Tableau 5
Comparaison des formats de suivi des engagements

Rubriques du rapport annuel[1]	Réel 2012	Rubriques de l'annexe 2[2]	Réel 2012
A. Revenus (Conventions)	311,7	1.1 Revenus de point à point	311,7
A. Base minimale de revenus	20,3	1.2 Base minimale de revenus	20,3
A. Revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2i) et les sections de l'Appendice J[3]	213,2	1.3 Revenus pour les engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8
A. Engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8	1.4 Revenus pour les engagements de type Toulnustouc et autres engagements (soit la somme de 213,2 et de 76,3)[4]	289,5
B. Engagements de type Toulnustouc	76,3	2.1 Engagements de type Toulnustouc	76,3

[1] Rapport annuel 2012, pièce HQT-2, Document 14.
[2] Pièce HQT-1, Document 1, pages 45 et 46.
[3] La méthode actuelle exclut les engagements de type Toulnustouc des revenus dégageant ainsi la valeur nécessaire pour couvrir les engagements de l'article 12.A2i) et ceux de l'appendice J.
[4] La rubrique 1.4, de la méthode proposée, établit les revenus permettant de couvrir les engagements de type Toulnustouc et les engagements découlant des articles 12A.2 i) et 12A.2A2 ii).

8.3 Impact tarifaire

La nouvelle approche de suivi des engagements tout comme la précédente, n'engendre pas d'impact sur les éléments à la base du calcul des revenus requis soit, la base de tarification, les charges d'exploitation, l'amortissement ou les taxes. Il s'agit d'une nouvelle façon de suivre les engagements pris par les clients afin de couvrir les coûts engagés pour des ajouts au réseau.

8.4 Dispositions des *Tarifs et conditions* sujettes à modification

Pour concrétiser la nouvelle approche proposée pour le suivi des engagements de service de transport qu'il propose, le Transporteur prévoit apporter des modifications à l'article 12A et à l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Ces modifications ajusteront, notamment, le texte pour codifier la proposition de faire le suivi des engagements sur une base annuelle plutôt que sur une base de valeur actualisée, pour codifier les modalités de l'agrégation et corriger quelques coquilles.

9 Conclusion

Le Transporteur est d'avis que sa proposition, ainsi que le complément de preuve produit en l'instance, répondent aux questionnements de la Régie tout en respectant le cadre légal, réglementaire et commercial dans lequel évolue le Transporteur. Les propositions du Transporteur sont équitables envers ses clients et visent à permettre la réalisation des ajouts au réseau afin de répondre à la croissance des besoins des clients et d'assurer la disponibilité d'un service de transport fiable.