# Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie (« Régie »)

# DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À HYDRO-QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

## PRINCIPES DIRECTEURS

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

**Préambule :**

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

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

(ii) Le rapport d'expertise de Mme Judy W. Chang précise :

" *HQT's Network Upgrade Policy, along with proposed modifications, follows certain basic principles including : (i) provide a reasonable assurance of adequate cost recovery from native load and point-to-point customers such that each is protected from excess costs associated with network upgrades triggered by new transmission service requests and (ii) treat all customers on the system equitably.* "

(iii) Dans sa décision D-2014-117, la Régie demandait la clarification suivante : « [30] *La Régie constate, par ailleurs, que le Transporteur ne définit pas les principes directeurs de sa Politique d'ajouts. Elle juge donc nécessaire que ces principes soient précisés.*

[31] *En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire décrivant les principes directeurs de sa Politique d'ajouts.* » [nous soulignons]

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

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

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

« *Pour les ajouts au réseau, 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.* » [nous soulignons]

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

[…]

*Ainsi, le Transporteur est d'avis qu'une telle pratique, jumelée à l'application d'un montant maximal d'investissement pouvant être assumé par le Transporteur, respecte à la fois l'application des 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.*

[…]

*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.*

[…]

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

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

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

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

**Demandes :**

1.1 Veuillez clarifier les différentes distinctions apportées ci-dessus par le Transporteur quant aux termes suivants : « principe », « principes directeurs », « principes fondamentaux », « concept », « logique ».

**R1.1**

**Dans le complément de preuve demandé par la Régie, le Transporteur a décrit les trois principes directeurs de la politique d'ajouts au réseau de transport qui le guident depuis l'adoption, par la Régie, de cette politique[1].**

**Les autres termes mentionnés en préambule doivent se lire à la lumière de ces trois principes directeurs. Ces principes, principes directeurs ou principes fondamentaux sont les bases du raisonnement. Ces termes sont interchangeables. Le Transporteur va dorénavant utiliser principes directeurs.**

**Ainsi, lorsque le Transporteur utilise le terme « principe » ou « principes fondamentaux » d'accès non discriminatoire, il fait référence au troisième des principes directeurs soit « assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous les clients du Transporteur ».**

**Lorsqu'il utilise les termes « principe » ou « principes fondamentaux » d'utilisateur-payeur et le « concept » de récupération des coûts, de la protection des clients existants contre des coûts d'ajouts au réseau excessifs et la « logique » où le demandeur de l'ajout au réseau est celui qui doit encourir les coûts, il se réfère aux deux premiers principes directeurs.**

1.2 Veuillez identifier précisément les principes qui guident la Politique d'ajouts du Transporteur.

**R1.2**

**Voir la réponse à la question 1.1.**

1.3 Veuillez préciser si le respect de la neutralité tarifaire compte parmi les principes de la Politique d'ajouts.

**R1.3**

**La neutralité tarifaire s'incarne dans l'application de l'allocation maximale. L'application de l'allocation maximale a pour but d'assurer le respect des deux premiers principes directeurs, soit celui d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client, et ainsi protéger les clients existants, et celui d'assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client.**

[1] Décision D-2002-95, page 300.

1.4 Veuillez préciser les principes usuels en vigueur qui guident l'attribution des coûts des ajouts au réseau en Amérique du Nord.

**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 predominantly 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. HQT's application of the maximum allowance is consistent with FERC's "higher of" policy. As with the FERC's "higher of" policy, under HQT's network upgrade policy, the requesting customer either pays a) the embedded system rate, if the cost of the upgrade is at or below the maximum allowance or b) the embedded system rate for the portion up to the maximum allowance and a contribution for the portion in excess of the maximum allowance, if the cost of the upgrade is above the maximum allowance. HQT's proposed policy does not over recover the cost associated with network upgrades and ensures that the costs associated with a network upgrade project resulting from a customer's new service requests do not cause undue cost burdens to existing customers.**

## MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

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

**Préambule :**

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

(ii) « *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.* »

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

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

La Régie constate que :

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

**Demandes :**

2.1 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur compare en (i), la durée de référence aux fins du calcul de l'allocation (20 ans), dont la justification est citée en (ii), à celle de la durée moyenne des actifs de transport.

**R2.1**

**L'établissement d'une allocation maximale sur 40 ans, équivalente à la durée d'utilité moyenne des actifs de transport, implique un montant maximal pour les ajouts au réseau plus élevé que celui calculé sur une période de 20 ans.**

**De l'avis du Transporteur, une allocation maximale calculée sur une période de 20 ans, plutôt que sur une période de 40 ans, est toujours appropriée puisqu'elle s'arrime avec l'horizon de prévisions des besoins de la charge locale et avec la réalité commerciale et financière des clients de point à point du Transporteur. Elle présente une meilleure équité intergénérationnelle puisqu'elle est plus courte ; elle protège ainsi adéquatement les clients existants.**

**Le Transporteur compare la durée de référence aux fins du calcul de l'allocation maximale (20 ans) à celle de la durée moyenne des actifs de transport pour montrer que la durée qu'il utilise, étant plus courte que la durée de l'actif, elle augmente l'assurance de couverture de ses coûts.**

2.2 Veuillez décrire l'effet de chacun des deux constats mentionnés par la Régie en préambule sur le degré de précision du montant de l'allocation maximale qui en résulte.

**R2.2**

**En préambule, la Régie mentionne qu'elle constate, d'une part, que la période de 20 ans, servant au calcul de l'allocation maximale, est inférieure à la durée moyenne d'utilité des actifs et d'autre part, que la croissance de la charge locale se matérialise graduellement sur cet horizon de 20 ans.**

**Le Transporteur rappelle que la méthode d'établissement de l'allocation maximale considérant une période de 20 ans, décrite à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*, a été approuvée dans les décisions D-2002-95 et D-2003-12 du dossier R-3401-98, bien que la durée d'utilité moyenne des actifs de transport ait été et demeure supérieure à 20 ans. De l'avis du Transporteur, cette méthode appliquée, sur une période de 20 ans, demeure la plus appropriée pour les raisons invoquées en réponse à la question 2.1. Par ailleurs, la Régie a également statué que l'allocation maximale s'applique aux ajouts pour les clients de transport de point à point ainsi qu'aux ajouts pour la charge locale.**

**Pour ce qui est de la durée à utiliser dans l'établissement de l'allocation maximale, une estimation sur 40 ans est présentée à la pièce HQT-2, Document 1, annexe B1. La Régie notera que la valeur ainsi estimée est de 772 $/kW, comparativement à l'allocation maximale de 598 $/kW sur 20 ans présentée à la pièce HQT-3, Document 1, page 9, tableau 1, qui est en vigueur aux *Tarifs et conditions*.**

**Cependant, ce n'est pas la précision du montant maximal pour les ajouts au réseau qui en résulte, mais plutôt la durée sur laquelle il serait approprié de couvrir les coûts qu'il faut évaluer. Par exemple, une période de 40 ans pourrait dans certaines circonstances paraître intéressante, notamment pour la charge locale dont la présence anticipée est à long terme ou, pour un client de transport de point à point, visant à signer des conventions de transport de longue durée (plus de 20 ans). Dans de tels cas, la couverture des coûts auprès du client ayant demandé l'ajout requiert de celui-ci une présence à long terme sur le réseau. Le Transporteur se questionne toutefois sur l'opportunité d'allonger autant la période permettant la récupération des coûts, entre autres en ce qui a trait aux générations de clients et à des changements contextuels de diverses natures pouvant survenir sur de longues périodes.**

**Par ailleurs, l'allocation maximale est appliquée à la puissance maximale à transporter, en toute cohérence avec la façon dont le réseau est conçu. Puisque le degré de précision est soulevé dans la question, il pourrait être relativement imprécis de prévoir cette puissance sur une période de 40 ans, surtout pour des ajouts visant la croissance de la charge locale.**

**Pour ce qui est du deuxième constat, l'application de l'allocation maximale à la croissance de charge est effectuée selon la section C à l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Les modalités d'application décrites à cette section prévoient la prise en compte de l'ensemble des projets mis en service dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de 20 ans. Le fait que les besoins de la charge locale se matérialisent graduellement sur une période de 20 ans est une caractéristique intrinsèque du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et un aspect inévitable de l'application de l'allocation maximale**

**à la charge locale. En effet, il s'agit pour l'essentiel d'une croissance diffuse et continue.**

**Par conséquent, comme indiqué en preuve, la proposition du Transporteur est de maintenir l'établissement de l'allocation maximale sur 20 ans.**

**Enfin, le Transporteur souligne que les deux constats mentionnés par la Régie ne sont pas des nouveautés introduites au présent dossier, mais résultent de l'application de modalités découlant de décisions antérieures et faisant partie des *Tarifs et conditions* depuis plusieurs années.**

2.3 Veuillez justifier que la référence à une durée de 20 ans aux fins du calcul de l'allocation maximale est toujours opportune tant pour le service de transport d'alimentation de la charge locale que pour le service de transport de point à point.

**R2.3**

**Le Transporteur propose de maintenir la période de 20 ans pour le calcul de l'allocation maximale. Voir les réponses aux questions 2.1 et 2.2 pour la justification.**

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.

**3. Références :** (i) Pièce B-0011, p. 12;
(ii) *Tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec* en vigueur, p. 49 et 50.

**Préambule :**

(i) Le Tableau 2 précise la notion de puissance maximale à transporter dans le cadre des ajouts au réseau visant la croissance des besoins de transport. En particulier, pour la demande de service de point à point, la puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.

(ii) L'article 17.2 des Tarifs et conditions stipule, entre autres :

« ***17.2 Demande complète*** *: Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :*

[…]

(vi) *une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrée au receveur*;

[…] »

**Demande :**

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

**R3.1**

**Le Transporteur indique que la « puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau » correspond généralement à l'estimation de puissance prévue au paragraphe (vi) de l'article 17.2 des *Tarifs et conditions*. Toutefois, si dans le processus de planification de l'ajout, une limitation technique surgit, par exemple, la convention de service de transport à signer pourrait être différente de la demande. Dans tous les cas, la puissance à transporter serait celle livrée au receveur, comme prévu à la convention.**

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

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

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

(iii) Pièce B-0011, p. 12.

**Préambule :**

(i) **L'article 12A2 stipule, entre autres :**

***« 12A Raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution***
***12A.1 Entente de raccordement***

[…]

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

*i) Convention de service de transport de long terme*

[…]

*ii) Engagement d'achat de services de transport*

[…]

*iii) Remboursement*

[…]

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

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

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

(ii) « *[38] La Régie constate, en effet, que la proposition du Transporteur ne présente pas de modalités visant à éviter l'application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point. Il s'agit d'un sujet faisant partie des exigences de la Régie.*

*[39] La Régie juge l'enjeu pertinent. En conséquence, elle requiert du Transporteur une preuve complémentaire aux fins de définir des modalités en vue d'éviter une application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point. »*

(iii) « *Une allocation est octroyée à un client de transport de point à point seulement si l'ajout au réseau requis pour répondre à son besoin génère des revenus pour le Transporteur, et ce, tant pour un service de transport de point à point que pour un raccordement de centrale. Chaque allocation est associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de prendre un engagement contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous ses coûts. L'article 12A.2 et l'appendice J des Tarifs et conditions obligent le client de transport de point à point à prendre de tels engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale, ou pour tout nouveau service de transport de point à point.* »

**Demandes :**

4.1 La Régie constate que l'article 12A des Tarifs et Conditions s'applique au raccordement de centrales exclusivement. Veuillez confirmer cette compréhension.

**R4.1**

**L'article 12A des *Tarifs et conditions* en vigueur s'applique exclusivement au raccordement de centrales.**

4.2 Veuillez préciser les dispositions des Tarifs et conditions applicables en matière d'engagement, lors de l'ajout d'une interconnexion ou de l'accroissement d'une interconnexion.

**R4.2**

**Un client admissible doit signer une convention de service en vertu de laquelle il s'engage à dédommager le Transporteur pour la totalité des coûts d'ajouts au réseau soit par voie de contribution ou par des revenus de transport. Dans le cas d'un service d'une durée inférieure à 20 ans, l'allocation est ajustée selon la durée de la convention tel que prévu à l'Appendice J, section E des *Tarifs et conditions*.**

4.3 Veuillez indiquer si l'allocation maximale du Transporteur s'applique à un client de service de point à point lors d'un raccordement de centrale et lors de l'ajout d'une interconnexion si la convention de service justifiant le raccordement de la centrale est la même que celle justifiant l'ajout de l'interconnexion.

**R4.3**

**Une allocation est octroyée à un client du service de transport de point à point pour tout ajout au réseau demandé par un client, lequel génère des revenus au Transporteur.**

**Dans le cas d'un raccordement de centrale, les dispositions de l'article 12A.2 i) précisent que le client du service de transport de point à point est tenu d'avoir signé au moins une convention de service de transport ferme à long terme dont les revenus permettent de couvrir les coûts encourus par le Transporteur pour le raccordement au réseau de transport, moins tout remboursement au Transporteur.**

**Dans ce contexte, un client du service de transport de point à point ayant déjà signé une convention de service de transport ferme à long terme justifiant l'ajout d'une nouvelle interconnexion peut présenter la même convention de service pour couvrir le montant maximal assumé par le Transporteur pour le raccordement d'une centrale pourvu qu'elle lui permette de couvrir les coûts de l'ensemble de ses engagements sur une base annuelle. Le suivi annuel proposé par le Transporteur permettra de faire le suivi des revenus et des coûts à couvrir pour chaque client. Les coûts encourus par le Transporteur au-delà du montant maximal sont assumés par le client du service de transport de point à point par voie de contribution.**

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

### Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia

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

**Préambule :**

(i) « *Aux fins de l'établissement de la contribution financière requise du Distributeur, le Transporteur a utilisé la puissance maximale à transporter de 990 MW pour le calcul de l'allocation maximale, conformément aux Tarifs et conditions.* »

(ii) « *Pour le calcul des revenus additionnels à prendre en considération dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet, le paramètre utilisé doit être l'estimé de la variation des besoins du Distributeur à la pointe du réseau, soit le critère usuel servant à l'établissement du tarif, et non la puissance maximale à raccorder et à transporter sur le réseau. Cette puissance maximale de 990 MW est appliquée comme critère de conception du réseau, mais non comme critère d'établissement du tarif.*

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

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

**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 d'offres |
|---|---|---|---|
| Puissance maximale à transporter | 817,5 MW | 2004,5 MW | 289,9 MW |
| Allocation maximale | 560 $/kW | 596 $/kW | 571 $/kW |
| Montant maximal pour les ajouts au réseau de transport | 457,8 M$ | 1194,7 M$ | 165,5 M$ |

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

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

**Demande :**

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

**R5.1**

**La proposition du Transporteur repose sur la prémisse qu'il ne tire aucun revenu des ressources raccordées pour les besoins du Distributeur.**

**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.**

## Ajouts au réseau pour le Distributeur

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

**Préambule :**

(i) « Le Transporteur propose d'intégrer les projets de ressources du Distributeur, découlant d'appels d'offres, de dispenses ou autres programmes d'achat, à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution de celui-ci. Cette façon de faire assure que le montant maximum annuel d'investissements pouvant être intégré à la base de tarification du Transporteur pour l'ensemble des ajouts pour la charge locale, incluant l'intégration des ressources, reste limité au montant de l'allocation maximale du Transporteur appliquée à la croissance prévue des projets aux postes satellites et des clients raccordés directement sur le réseau de transport. » [nous soulignons]

(ii) « *Le Transporteur précise que la portion des coûts des projets de ressources du Distributeur pouvant <u>potentiellement</u> être couverte par les montants d'allocations consenties aux postes satellites sera limitée, dans un premier temps, au montant calculé par l'application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. <u>Une contribution initiale du Distributeur sera ainsi calculée pour ces projets</u>, le cas échéant. Pour ce type de projets, ce n'est donc que le montant d'investissement net de cette contribution initiale qui sera intégré à l'agrégation permettant le calcul de la contribution globale annuelle du Distributeur sans toutefois y associer de MW de croissance. Le Transporteur considère que cette approche <u>permet de traiter tous les producteurs de la même façon, qu'ils soient sous contrat avec le Distributeur ou client du service de transport</u>.* » [nous soulignons]

(iii) « *Comme proposé par le Transporteur à la section 3.1, l'ensemble des investissements pouvant être assumés par le Transporteur lié aux projets du Distributeur, incluant les projets de ressources, seront limités par l'application de l'allocation maximale à la croissance prévue sur les postes satellites et aux clients raccordés directement au réseau de transport. Une allocation maximale est appliquée aux projets de ressources du Distributeur strictement aux fins de calcul de la <u>contribution initiale et du coût à inclure à l'agrégation annuelle</u> (charges et ressources). <u>Les montants d'ajouts découlant de projets de ressources du Distributeur devront être payés par voie de contribution,</u> sauf dans le cas d'une année présentant un surplus d'allocation par rapport aux coûts anticipés pour les projets de postes satellites et de clients raccordés directement en transport compris dans l'agrégation.* » [nous soulignons]

(iv) Dans la note 1 du tableau 2, le Transporteur décrit l'exemple suivant :

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

**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.**

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 complétés 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 intitulée « *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.**

6.3 Veuillez élaborer sur la manière dont la proposition permet de traiter tous les producteurs de la même façon (référence (ii)), qu'ils soient sous contrat avec le Distributeur ou client du service de transport.

[2] Dossier R-3631-2007, décision D-2007-141, page 26, dossier R-3742-2010, D-2011-166, pages 8-9, dossier R-3836-2013, décision D-2014-045 Motifs, page 23.

**R6.3**

**La politique d'ajouts au réseau de transport stipule que le montant assumé par le Transporteur correspond au montant maximal découlant de la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Tout montant excédant ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 15 %, pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien, et des taxes applicables, doit être assumé par le client du Transporteur à l'origine de l'ajout au réseau. Si le coût d'un projet de ressources du Distributeur, supérieur au montant maximal découlant de la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*, était entièrement intégré à l'agrégation de projets, le Transporteur assumerait alors potentiellement, pour ce projet, un coût supérieur à celui qu'il assumerait pour un projet de ressources non initié par le Distributeur.**

**Pour éviter une telle différence dans le traitement des promoteurs de projets de ressources, le Transporteur propose que la portion des coûts des projets de ressources du Distributeur, pouvant être intégrée à l'agrégation de projets, et donc être potentiellement couverte par les montants maximaux pour les postes satellites, et pour les clients raccordés directement sur le réseau de transport, soit limitée au montant maximal découlant des modalités prévues à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.**

6.4 Veuillez fournir une estimation de la durée de la période-type entre la mise en service d'un projet de ressources et sa concrétisation en projet de poste satellite.

**R6.4**

**Le Transporteur ne peut établir de lien direct entre la mise en service d'un projet de ressources et celle d'un projet de poste satellite et ce, pour des raisons déjà invoquées dans le cadre de dossiers antérieurs, notamment les dossiers R-3669-2008 et R-3738-2010 :**

> *« Dans le cas de l'alimentation de la charge locale, le Distributeur doit alimenter une très grande diversité de charges ayant des caractéristiques de livraisons différentes et ce, à partir d'un portefeuille de ressources ayant aussi des caractéristiques différentes. De plus, le Distributeur ne peut jamais identifier directement une ressource spécifique à l'alimentation d'une charge spécifique. »*[3]

> *« […] la dynamique de développement de réseau […] induit un processus d'investissements non linéaire, lorsque celui-ci vise à répondre à la croissance de la charge locale. Compte tenu de la nature et des caractéristiques des installations requises pour transporter l'électricité, les investissements s'effectuent par paliers successifs, affichant une progression « en escalier » pour permettre au Transporteur de répondre de façon fiable à la progression relativement continue de la charge locale. Cet état de fait se traduit d'une part par des périodes où le réseau présente une marge de manœuvre permettant d'absorber une croissance sans*

[3] Dossier R-3669-2008, HQT-10 Document 5, page 12.

*investissements supplémentaires. Il s'ensuit d'autre part qu'à différents moments dans le temps, lors du passage d'un palier à un autre, le niveau d'investissements marque un écart plus ou moins marqué par rapport à la croissance de la charge. »*[4]

*« Le Transporteur est d'ailleurs d'avis que l'identification d'un flux spécifique d'électricité aux fins du calcul des revenus de transport par projet ne correspond pas à un contexte d'alimentation de multiples charges à partir de multiples ressources, tel que celui de la charge locale. »*[5]

**Le Transporteur ajoute qu'il est légitime de considérer les revenus que génère le Distributeur, par la croissance aux postes satellites et chez les clients raccordés directement sur le réseau de transport, pour la couverture des coûts associés aux mises en service des projets visant le Distributeur.**

6.5 Veuillez confirmer que la contribution maximale, dans l'exemple cité en (iv), est de 50 M$.

**R6.5**

**Dans l'exemple cité en (iv), le montant de 50 M$ représente la différence entre le coût réel du projet et le montant maximal des ajouts au réseau et correspond à la contribution du Distributeur.**

6.6 Veuillez préciser le traitement qui sera appliqué à cette contribution initiale, dans l'exemple cité en (iv). Veuillez notamment préciser si cette contribution initiale, calculée dans le cadre du projet de ressource, sera révisée.

**R6.6**

**Ce montant représente la première contribution à être payée par le Distributeur. Il ne fera pas partie de l'agrégation des projets en croissance, requis pour assurer l'alimentation de la charge locale. Cette contribution pourra être révisée, en fonction des coûts réels, dans le cadre des demandes tarifaires déposées à la Régie.**

6.7 Dans l'affirmative, veuillez préciser le forum où cette contribution initiale sera révisée.

**R6.7**

**Voir la réponse à la question 6.6.**

6.8 Veuillez préciser à quel moment et dans quel forum cette contribution initiale sera considérée comme finale et payable.

**R6.8**

**Le Transporteur souligne, que pour les projets de ressources visant la charge locale, il limite, dans une première étape, la portion des coûts pouvant être intégrée à l'agrégation annuelle, soit les coûts admissibles, au montant obtenu par l'application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. Il ajoute, dans une seconde étape, ce montant à l'agrégation des coûts pour tous les projets du Distributeur (charges et**

[4] R-3738-2010, HQT-13, Document 1, réponse à la question 37.1 de la Régie.
[5] R-3738-2010, HQT-13, Document 1, réponse à la question 37.5 de la Régie.

**ressources) à être couverts par la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport. La présente réponse concerne la contribution estimée dans la première étape (« contribution initiale »).**

**Ainsi, dans le cas d'un projet ayant une mise en service unique, la contribution sera révisée et exigée en fonction des coûts réels, lorsque la mise en service finale sera réalisée.**

**Dans le cas d'un projet ayant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, la première tranche de la contribution sera versée dès que la valeur monétaire des mises en service excédera celle du montant maximal et ainsi de suite jusqu'à la dernière mise en service. Ces contributions seront révisées et exigées selon les coûts réels.**

**7. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 15 et 16;
(ii) Pièce B-0004, p. 16;
(iii) Pièce B-0004, annexe 1;
(iv) Dossier R-3823-2013, pièce C-HQT-0046, p. 12.

**Préambule :**

(i) « *À titre d'illustration, le Transporteur présente les résultats de sa proposition appliquée aux projets du Distributeur à l'annexe 1. Comme présenté à ce tableau, le Transporteur propose que les projets de ressources qui ont été mis en service depuis 2006 soient pris en compte dans le calcul de la contribution du Distributeur conformément à la présente proposition. La proposition du Transporteur débute à l'année où l'agrégation a été introduite dans les Tarifs et conditions, soit en 2006. Le Transporteur applique cette mesure aux agrégations déjà déposées à la Régie, puisque la Régie a réservé ses décisions sur l'estimation des contributions du Distributeur pour ces projets. Ainsi, le tableau reprend les agrégations annuelles ayant mené à l'évaluation de la contribution requise du Distributeur qui ont été déposées dans les demandes tarifaires*[16] *en y ajoutant les projets de ressources mis en service. Avec la présente proposition, le Distributeur aurait une contribution additionnelle estimée à 521,6 M$*[17]*, majorée des frais d'entretien et d'exploitation. La contribution sera intégrée lors d'une prochaine demande tarifaire suite à la décision de la Régie.* »

(ii) À la note de bas de page 17, le Transporteur explique le calcul menant au montant de 521,6 M$ de la manière suivante : « *Différence entre le montant prévu de 810,2 M$ à l'annexe 1 et les montants projetés pour 2013 et 2014 dans le dossier R-3823-2012, pièce HQT-12, Document 2, page 13, tableaux 8 et 9.* »

(iii) Le Transporteur présente l'agrégation annuelle des projets de croissance de charges ainsi que des projets de ressources pour la charge locale, de 2006 à 2014.

(iv) « Le Transporteur présente dans les tableaux suivants l'évaluation demandée pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014. Selon la présente évaluation, une

> contribution du Distributeur serait requise pour les années 2013 et 2014. Cependant, celles-ci ne *seront confirmées qu'en début des années suivantes, soit respectivement au premier trimestre de 2014 et de 2015, avec les coûts réels des mises en services effectivement réalisées durant les années 2013 et 2014*. » [nous soulignons]

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

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

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

**Demandes :**

7.1 Veuillez confirmer que la détermination du montant de 521,6 M$ s'effectue selon le calcul fourni par la Régie en préambule.

**R7.1**

**Le Transporteur précise que suivant la version révisée de l'annexe 1 de la pièce HQT-1, Document 1 mentionnée en réponse à la question 6.2, le montant de 521,6 M$ est révisé à 444,1 M$.**

**Le montant de 444,1 M$ est obtenu par différence entre le montant prévu de 732,7 M$ à l'annexe 1 révisée et les montants projetés pour 2013 et 2014 dans le dossier R-3823-2012, pièce HQT-12, Document 2, page 13, tableaux 8 et 9. La méthode de calcul du Transporteur est équivalente à celle présentée par la Régie en préambule, avec toutefois la précision suivante quant au premier point du calcul de la Régie. Tel qu'il est expliqué en réponse à la question 6.3, les coûts des projets de ressources intégrés à l'agrégation de projets, soit les coûts admissibles, sont limités au montant maximal selon la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.**

7.2 Veuillez confirmer que le montant calculé par le Transporteur sera révisé pour tenir compte de la référence (iv).

**R7.2**

**Le montant de 444,1 M$ sera révisé pour tenir compte des montants réels des mises en service effectivement réalisées durant les années 2013 et 2014.**

7.3 Veuillez présenter l'impact tarifaire, de 2006 à 2014, de l'application de la proposition du Transporteur quant aux reports des soldes positifs (impact de 521,6 M$) en le comparant à l'impact tarifaire sans reports de soldes positifs (impact de 860 M$).

**R7.3**

**Tel qu'il est mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 16, la contribution additionnelle, majorée des frais d'entretien et d'exploitation, sera intégrée lors de la demande tarifaire suivant la décision de la Régie dans le présent dossier, si le délai entre la décision et le dépôt du dossier tarifaire le permet. La proposition du Transporteur n'a pas comme conséquence de modifier les tarifs approuvés par la Régie pour les années passées.**

**Le tableau suivant montre l'effet de la proposition du Transporteur en considérant le calcul révisé de la référence (i), selon la réponse à la question 7.1, sur la période 2016 à 2023.**

**Toutefois, des contributions éventuelles, non connues à ce jour pour les années 2015 et suivantes, pourraient accentuer cet effet à la baisse sur le tarif de transport suite à l'approbation de la proposition du Transporteur.**

**Tableau R7.3.1**
**Impact tarifaire de la proposition du Transporteur**

| Années | Ajouts nets à la base de tarification[1] (M$) | Coût du capital[2] (M$) | Amortis-sement (M$) | Taxe sur les services publics[3] (M$) | Total (M$) | Revenus requis (M$) | Besoins de transport[4] (MW) | Tarif annuel ($/kW) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2016 | -511 | -22 | -11 | 0 | -33 | -33 | 41 954 | -0,79 |
| 2017 | 0 | -28 | -15 | -3 | -46 | -46 | 42 606 | -1,07 |
| 2018 | 0 | -27 | -15 | -3 | -45 | -45 | 43 875 | -1,02 |
| 2019 | 0 | -26 | -15 | -3 | -44 | -44 | 44 676 | -0,98 |
| 2020 | 0 | -25 | -15 | -2 | -43 | -43 | 46 215 | -0,93 |
| 2021 | 0 | -24 | -15 | -2 | -42 | -42 | 46 555 | -0,90 |
| 2022 | 0 | -24 | -15 | -2 | -41 | -41 | 46 866 | -0,88 |
| 2023 | 0 | -23 | -15 | -2 | -40 | -40 | 47 179 | -0,85 |
| Ensemble de la période 2016 à 2023 | | | | | | | | -0,82 |

[1] Contribtuion additionnelle de 444,1 M$ majorée des frais d'entretien et d'exploitation de 15 %.
[2] Coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,666% selon la décision D-2014-035.
[3] Taxe sur les services publics de 0,55%.
[4] Besoins de transport selon le tableau 13 de la pièce HQT-9, Document 1, page 29 de la demande R-3823-2013.

**Le tableau suivant montre l'effet de la proposition du Transporteur en ne considérant pas de reports des soldes positifs. Cette analyse a été effectuée à partir du calcul révisé de la référence (i), selon la réponse à la question 7.1. Cependant, étant donné la nature cyclique des besoins de la charge locale, une certaine flexibilité dans l'application de la proposition du Transporteur serait souhaitable, comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 16 et comme la Régie l'a indiqué dans la décision D-2011-039, paragraphe 431.**

**Tableau R7.3.2**
**Impact tarifaire de la proposition du Transporteur sans report de soldes positifs**

| Années | Ajouts nets à la base de tarification[1] (M$) | Coût du capital[2] (M$) | Amortis-sement (M$) | Taxe sur les services publics[3] (M$) | Total (M$) | Revenus requis (M$) | Besoins de transport[4] (MW) | Tarif annuel ($/kW) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2016 | -943 | -41 | -21 | 0 | -61 | -61 | 41 954 | -1,46 |
| 2017 | 0 | -51 | -28 | -5 | -84 | -84 | 42 606 | -1,98 |
| 2018 | 0 | -50 | -28 | -5 | -83 | -83 | 43 875 | -1,88 |
| 2019 | 0 | -48 | -28 | -5 | -81 | -81 | 44 676 | -1,81 |
| 2020 | 0 | -47 | -28 | -5 | -79 | -79 | 46 215 | -1,71 |
| 2021 | 0 | -45 | -28 | -4 | -77 | -77 | 46 555 | -1,66 |
| 2022 | 0 | -44 | -28 | -4 | -76 | -76 | 46 866 | -1,62 |
| 2023 | 0 | -42 | -28 | -4 | -74 | -74 | 47 179 | -1,57 |
| Ensemble de la période 2016 à 2023 | | | | | | | | -1,52 |

[1] Contribtuion additionnelle de 819,9 M$ majorée des frais d'entretien et d'exploitation de 15 %.
[2] Coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,666% selon la décision D-2014-035.
[3] Taxe sur les services publics de 0,55%.
[4] Besoins de transport selon le tableau 13 de la pièce HQT-9, Document 1, page 29 de la demande R-3823-2013.

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

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

**Préambule :**

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

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

[…]

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

[…]

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

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

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

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

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

(iii) Le Transporteur présente l'impact tarifaire pour le projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine.

(iv) « Dans le présent dossier, le Transporteur propose d'établir, par entente administrative, le montant final de la contribution du Distributeur selon les modalités des Tarifs et conditions en vigueur après la mise en service du projet en 2012. Le paiement de la contribution du Distributeur serait effectué en janvier 2013.

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

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

[…]

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

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

**Demandes :**

8.1 Veuillez déposer la liste des projets en cours approuvés par la Régie, pour lesquels il y a une contribution estimée et des mises en service partielles échelonnées.

**R8.1**

**La proposition du Transporteur étant d'application prospective (voir également réponse à la question 6.2), seuls les projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision finale 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, sont présentés.**

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

8.2 Veuillez illustrer l'impact tarifaire de la proposition du Transporteur décrite à la référence (i) en l'appliquant au projet cité à la référence (iii).

**R8.2**

**La décision à rendre dans ce dossier sera d'application prospective, 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 <u>décisions finales antérieures</u> de la Régie qui concernent le Distributeur, soit les décisions D-2007-141, D-2009-166, D-2010-165 et D-2014-045. À titre d'exemple, dans la décision D-2010-165, la Régie concluait comme suit :**

> *« RÉSERVE sa décision sur l'estimation de la contribution par le Distributeur ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution. ».*

**Au paragraphe 93, de la décision D-2014-045, la Régie réitère la même réserve.**

**Une telle conclusion est absente de la décision D-2011-083 pour la *Demande du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport* (dossier R-3757-2011).**

**La Régie, dans sa décision D-2011-083, a conclu comme suit :**

> *« [24] Les investissements du Transporteur dans ce Projet n'ont pas d'impact à la hausse sur ses tarifs. […] »*
>
> *« La Régie de l'énergie :*
>
> *AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet; […] »*

**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.**

8.3 Veuillez commenter la possibilité d'appliquer les modalités d'établissement et de versement de la contribution, qui répondent à la problématique soulevée par la Régie dès 2007 (référence iv), aux projets en cours pour lesquels une contribution et des mises en services partielles sont prévues.

**R8.3**

**Voir la réponse à la question 8.2.**

8.4 Veuillez commenter l'opportunité d'appliquer une méthodologie d'établissement et de versement de la contribution qui se ferait au prorata du montant associé à la mise en service partielle.

**R8.4**

**Dans le cadre des projets d'investissement en croissance, le Transporteur évalue, le cas échéant, la contribution du client. Cette estimation initiale est basée sur des coûts paramétriques qui sont appelés à fluctuer au fur et à mesure de l'avancement du projet, jusqu'à la mise en service complète et finale.**

**Le Transporteur intègre, dans sa base de tarification, les coûts associés aux mises en service des projets. Par conséquent, lorsqu'une contribution est attendue, elle est évaluée en tenant compte des actifs mis en service, comme mentionné à la pièce HQT-3, Document 1 du présent dossier.**

**Dans le cas des mises en service échelonnées dans le temps, toute méthode d'établissement de la contribution qui se ferait au prorata du montant associé à la mise en service partielle ferait en sorte que le niveau de précision des coûts serait plus faible. Ainsi, le calcul de la contribution, le cas échéant, et le versement d'actifs dans la base de tarification pourraient comporter des imprécisions.**

**Cette imprécision sur les coûts du projet pose plusieurs enjeux. Un des plus importants est qu'elle pourrait entraîner des mouvements dans la base de tarification. Or, la Régie insiste pour que les prévisions de la base de tarification du Transporteur soient les plus précises possibles.**

**En outre, la méthode d'établissement de la contribution ne serait pas représentative des coûts que peut assumer le Transporteur et ne respecterait pas le sens strict du texte de l'appendice J des *Tarifs et conditions* selon lequel le Transporteur peut assumer les coûts des ajouts visant la croissance des besoins de clients jusqu'au montant maximal pour les ajouts au réseau de transport. Dans cette perspective, il serait inapproprié d'exiger une contribution d'un client qui n'a pas atteint le montant maximal auquel il a droit, en fonction des caractéristiques de son projet, le montant maximal étant associé au projet et non aux montants des mises en service. En effet,**

**il s'agit d'un seul et unique projet, ayant fait l'objet d'une demande d'autorisation unique et pour lequel un seul montant maximal est calculé en fonction de la puissance totale du projet.**

**La proposition du Transporteur s'appuie sur les coûts des actifs mis en service ; elle permet ainsi de mieux refléter les ajouts à la base de tarification. De plus, elle est équitable, précise, entièrement objective et permet que la contribution soit versée dès que le montant maximal est atteint.**

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

**R8.5**

**Voir la réponse à la question 8.4. Une méthode d'établissement et de versement de la contribution qui se ferait au prorata des MW pourrait accentuer le manque d'équivalence entre la contribution exigée et le service rendu après une mise en service échelonnée dans le temps.**

**9. Référence : Pièce B-0011, p. 17.**

**Préambule :**

Dans son complément de preuve, le Transporteur précise:

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

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

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

**Demande :**

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

**R9.1**

**Le traitement comptable, selon les référentiels comptables PCGR (Partie V) et US GAAP, relativement aux contributions reçues de tiers, est similaire. En vertu de ces référentiels, les contributions reçues de tiers doivent être portées en diminution du coût des immobilisations visées par ces contributions. Lors de la mise en service, les coûts associés aux immobilisations à mettre en**

**service, incluant les contributions reçues de tiers, sont déterminés et amortis sur la durée d'utilité des immobilisations auxquelles ils se rapportent.**

**En vertu des IFRS, les contributions de tiers doivent plutôt être comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont exigibles. Aux fins réglementaires, une dépréciation des immobilisations d'un montant égal aux contributions reçues doit être comptabilisée puisque le rendement sur la base de tarification est calculé sur la base des immobilisations corporelles nettes des contributions reçues. Lors de la mise en service, les coûts associés aux immobilisations à mettre en service incluant la dépréciation correspondant aux contributions reçues de tiers sont déterminés et amortis sur la durée d'utilité des immobilisations auxquelles ils se rapportent.**

**Comme mentionné à la page 7 de la pièce HQT-1, Document 1 (lignes 18 à 23), dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps, le Transporteur prévoit 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. Si la Régie reconnait la méthode proposée par le Transporteur quant à l'exigence de la contribution des clients, le traitement comptable sera conforme, dans une perspective d'application des PCGR (Partie V), US GAAP et IFRS.**

## RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS

**10. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 21;
(ii) Pièce B-0004, p. 23.

**Préambule :**

(i) « Une des caractéristiques du Projet est le fait que le Transporteur construit, à la demande du Distributeur, des installations en territoire isolé qui seront, en pratique, dédiées à la desserte d'un seul client de la charge locale. La Régie a questionné le Transporteur au sujet de l'impact tarifaire pour le Transporteur et sa clientèle d'un hypothétique arrêt des activités du Client du Distributeur après seulement quelques années d'exploitation en alimentation permanente.

[…]

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

[…]

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

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

**Demandes :**

10.1 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'appliquer la mesure proposée à tout projet dédié à un seul client industriel, vu l'impact potentiel d'un arrêt de ses activités après seulement quelques années d'exploitation.

**R10.1**

**Le Transporteur est d'avis qu'il n'est pas opportun d'appliquer la mesure proposée à tout projet dédié à un seul client industriel.**

**Le Transporteur a déjà fait valoir à la Régie que la diversité et la croissance des charges du Distributeur, ainsi que la durée d'utilité des équipements du réseau de transport, sont des facteurs qui atténuent le risque associé aux cas exceptionnels où l'une ou l'autre des charges du Distributeur aurait une durée d'utilité incertaine, et qui permettent de soutenir le caractère prudemment acquis et utile d'investissements pouvant servir généralement pour 40 ans ou plus[6].**

**Le Transporteur ajoute que le deuxième critère proposé, soit le ratio mesurant le poids de la charge du client industriel par rapport à la charge environnante, lequel vise à cibler les projets situés en territoire isolé ou dédiés à la desserte d'un seul client, constitue une appréciation du potentiel de réutilisation des actifs construits et donc du risque associé à l'isolement d'un client industriel. Ainsi, les projets ne répondant pas à ce critère (ratio inférieur à 90 %) présentent un meilleur potentiel de réutilisation, les actifs construits dans le cadre du projet pouvant servir à alimenter un prochain client, à consolider le réseau du Transporteur ou à contribuer à son évolution.**

10.2 Veuillez expliciter les avantages et les inconvénients de limiter la mesure proposée aux projets industriels en territoire isolé.

**R10.2**

**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.**

[6] Dossier R-3738-2010, HQT-13, Document 1, réponse à la question 31.3.

**Le Transporteur souligne à cet égard qu'il offre au Distributeur un service de transport lui permettant d'utiliser efficacement et économiquement ses ressources pour alimenter la charge locale, sans qu'il n'ait à signer de conventions de service. Ce service intègre l'ensemble des besoins de la charge locale, incluant les besoins des clients industriels raccordés directement au réseau de transport.**

10.3 Veuillez préciser ce que signifient les termes « arrêt de ces activités » et « cessation des activités », notamment quant à la durée.

**R10.3**

**Le Transporteur a utilisé indistinctement dans sa preuve les termes « arrêt des activités » et « cessation des activités » pour signifier un arrêt des activités du client du Distributeur, sans présumer de sa durée.**

10.4 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'appliquer la mesure proposée à des cas d'arrêt temporaire des activités, notamment d'une ou plusieurs années.

**R10.4**

**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.**

10.5 Veuillez indiquer de quelle façon, outre dans les ententes internes de raccordement avec le Distributeur, le Transporteur prévoit intégrer la mesure proposée dans les Tarifs et conditions.

**R10.5**

**Tel que la Régie le suggère dans sa question, la mesure proposée sera intégrée à l'entente interne de raccordement, lorsqu'applicable. Pour les nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés au réseau transport, le comité technique, responsable de traiter de toutes questions administratives en vertu de l'article 43.3 des *Tarifs et conditions*, intégrera la mesure proposée par le Transporteur. Le Transporteur n'envisage pas de modification aux *Tarifs et conditions*.**

**11. Référence :** Pièce B-0004, p. 22.

**Préambule :**

« *Le premier critère vise à cibler des projets qui pourraient avoir un impact sur les revenus requis en cas d'arrêt des activités du client. Cet impact est évalué en considérant les coûts assumés par le Transporteur, donc nets de tout montant remboursé par voie de contribution. Le Transporteur propose donc de considérer <u>les projets dont les coûts qu'il assume sont égaux ou supérieurs à cinq millions de dollars</u>.* » [nous soulignons]

**Demande :**

11.1 Veuillez justifier le choix de la valeur de cinq millions de dollars.

**R11.1**

**Il s'agit d'un critère de matérialité s'appuyant sur le fait qu'un investissement de 5 M$ assumé par le Transporteur, s'il ne générait pas de revenus en raison de la cessation des activités du client du Distributeur pour lequel il a été réalisé, aurait un impact négligeable d'environ 0,01 $/kW/an sur le tarif de transport. Ainsi, ce critère permet de ne pas ajouter de suivis administratifs des effets non significatifs.**

**12. Référence :** Pièce B-0004, p. 22.

**Préambule :**

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

$$Ratio = \frac{Charge\ du\ client\ industriel}{Charge\ du\ client\ industriel + Charge\ environnante}$$

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

[…]

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

**Demandes :**

12.1 Veuillez expliquer la nécessité du calcul de ce ratio pour un client industriel nécessitant des ajouts au réseau lui étant dédiés en totalité.

**R12.1**

**Voir le dernier paragraphe de la réponse à la question 10.1.**

12.2 Veuillez préciser de quelle façon le Transporteur déterminera le point géographique cité en référence. Veuillez indiquer où se situerait ce point dans le cas du projet Éléonore (dossier R-3656-2008), par exemple.

**R12.2**

**Le point géographique est déterminé par le client. Il représente l'endroit où celui-ci prévoit son installation. Le Transporteur reçoit cette information par le Distributeur lors de la demande d'étude de planification. Pour ce qui est du projet Éléonore, le point géographique est indiqué à la pièce HQT-2, Document 1 (emplacement géographique du projet) du dossier R-3656-2008.**

12.3 Veuillez justifier, exemples à l'appui, le choix du seuil de 90 % proposé.

**R12.3**

**Tout d'abord, le deuxième critère proposé discrimine tout projet qui est à plus de 15 km de toute autre charge environnante, ce qui réduit considérablement le risque associé à l'isolement d'un client industriel.**

**De plus, tel qu'il est mentionné en réponse à la question 10.2, le Transporteur estime que les projets ne répondant pas à ce critère (ratio inférieur à 90 %) présentent un bon potentiel de réutilisation et donc un risque marginal pour le Transporteur. Ainsi, en fixant ce seuil à 90 %, le Transporteur s'assure de capter les projets à risque.**

**Enfin, dans tous les cas de figure que le Transporteur a examinés pour établir son critère, une polarisation des résultats s'est présentée. Comme présenté au tableau suivant, parmi les cas examinés (14), ceux qui se retrouvent en-dessous du seuil de 90 % sont loin du seuil.**

**Tableau R12.3**
**Cas examinés pour les projets de raccordement de clients du Distributeur directement au réseau de transport**

| Cas | Charge du client industriel (MVA) | Longueur de ligne (km) | Distance de la charge la plus proche (km) | Charge environnante[1] (MVA) | Ratio[2] (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| Cas 1 | 50 | 0 | 1 | 696 | **7%** |
| Cas 2 | 45 | 50 | 65 | 0 | **100%** |
| Cas 3 | 34 | 4 | 9 | 140 | **20%** |
| Cas 4 | 25 | 165 | 250 | 0 | **100%** |
| Cas 5 | 40 | 20 | 25 | 0 | **100%** |
| Cas 6 | 140 | 22 | 1 | 696 | **17%** |
| Cas 7 | 42 | 0 | 1 | 140 | **23%** |
| Cas 8 | 500 | 15 | 1 | 1 119 | **31%** |
| Cas 9 | 30 | 1 | 5 | 43 | **41%** |
| Cas 10 | 30 | 3 | 11 | 327 | **8%** |
| Cas 11 | 31 | 4 | 1 | 5 000 | **1%** |
| Cas 12 | 70 | 1 | 1 | 5 000 | **1%** |
| Cas 13 | 157 | 1 | 1 | 785 | **17%** |
| Cas 14 | 100 | 5 | 2 | 907 | **10%** |

[1] Charge environnante dans une rayon de 15 km.

[2] Ratio : charge du client industriel / (charge du client industriel + charge environnante)

12.4 Veuillez indiquer en quoi ce ratio est un déterminant « d'isolement » plutôt que simplement celui du poids relatif de la charge du client industriel dans son environnement tel que cité en référence. Veuillez appuyer votre réponse par des exemples.

**R12.4**

**Voir les réponses aux questions 10.2 et 12.3.**

## APPROCHE DE PARTAGE DES COÛTS

**13. Référence :** Pièce B-0011, p. 22.

**Préambule :**

« *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.* » [nous soulignons]

**Demandes :**

13.1 Veuillez préciser dans quels cas il pourrait y avoir une exception, c'est-à-dire que les équipements ou composantes majeurs pourraient ne pas être attribués à une seule catégorie d'investissement.

**R13.1**

**Le Transporteur rappelle qu'il s'agit d'un élément de suivi des coûts. Le Transporteur traite néanmoins de façon particulière les cas où un équipement ou une composante répondant à des objectifs multiples constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet à objectifs multiples. Dans ces cas, le coût d'un même équipement ou composante pourra être attribué aux différentes catégories d'investissement correspondant aux objectifs du projet, suivant le résultat de la méthode séquentielle proposée par le Transporteur.**

13.1.1. Veuillez préciser le traitement qui est alors appliqué dans ces cas-là et donner des exemples concrets.

**R13.1.1**

**Le traitement appliqué aux cas où un équipement ou une composante constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet à objectifs multiples consiste à en attribuer le coût aux catégories d'investissement concernées, selon les proportions découlant de l'application de la méthode séquentielle. Ce traitement implique un suivi particulier, considérant qu'un actif du Transporteur se voit associé à plus d'une catégorie. Le Transporteur tient à rappeler que ce cas de figure ne constitue pas la norme.**

**Le Transporteur réfère, à titre d'exemple, au projet de remplacement de la ligne souterraine entre les postes Notre-Dame et Berri (dossier R-3718-2009). Les coûts de remplacement de la ligne n° 1250 associés à la catégorie « Maintien des actifs » ont été déterminés sur la base des coûts estimés d'un projet de remplacement de la ligne actuelle par une ligne de capacité semblable.**

**Cependant, dans un souci d'optimiser les investissements réalisés dans le cadre de ce projet, le Transporteur a tenu compte des besoins en croissance de la ligne n° 1250 et a saisi l'occasion pour en augmenter la capacité de transport. En conséquence, le montant supplémentaire investi pour répondre à ce besoin a été imputé à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».**[7]

13.2 Veuillez indiquer comment le Transporteur répartit les coûts entre les différentes catégories d'investissement lorsque le projet consiste en l'ajout d'une seule composante majeure.

**R13.2**

**Voir la réponse à la question 13.1.1, plus particulièrement le traitement appliqué au projet de remplacement de la ligne souterraine entre les postes Notre-Dame et Berri. Le Transporteur rappelle qu'il applique un tel traitement dans les cas où un équipement ou une composante constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet à objectifs multiples. Il s'agit d'un traitement particulier, considérant qu'un actif du Transporteur est habituellement associé à une seule catégorie d'investissement.**

13.3 Veuillez démontrer que l'approche consistant à associer chaque équipement et composante majeure à une seule et même catégorie d'investissement ne risque pas d'entraîner une surestimation du coût d'une catégorie d'investissement au détriment d'une autre.

**R13.3**

**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 en respectant au mieux les proportions découlant de l'application de la méthode séquentielle. 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.**

**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 à chaque année, le Transporteur cherche à restreindre les cas d'exception impliquant un suivi particulier.**

[7] R-3718-2009, HQT-1, Document 1, page 18.

13.4 Veuillez commenter la possibilité de répartir le coût des composantes dans les mêmes proportions que celles que le Transporteur établit pour répartir le coût du projet entre les différentes catégories d'investissement.

**R13.4**

**Tel qu'il est indiqué en réponse à la question 13.2, la répartition d'un seul équipement ou composante en plusieurs catégories d'investissement représente un traitement qui implique un suivi particulier, considérant que les méthodes de suivi du Transporteur, qui visent plusieurs centaines de milliers d'équipements et de composantes, prévoient qu'un actif est généralement associé à une seule catégorie.**

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

**14. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 25;
(ii) Pièce B-0011, p. 22.

**Préambule :**

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

*Le Transporteur peut en effet déterminer que certains travaux requis dans le cadre de différents projets d'ajouts au réseau ont avantage à être remplacés par une solution technique commune, qui s'avère plus optimale en termes de coûts et de développement de son réseau que le choix de solutions à la pièce. <u>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</u>. Si cette approche ne s'appliquait pas dans le cadre d'un projet particulier, le Transporteur présentera à la Régie la méthode de remplacement.* » [nous soulignons]

(ii) « *Dans les cas des projets rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service dont les coûts à attribuer à l'une et l'autre des catégories concernées ne peuvent être scindés de façon objective, les coûts à être attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service* » *<u>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.</u>*

[…] *Dans les cas des projets qui rencontrent à la fois des objectifs de croissance, maintien des actifs et maintien et amélioration de la qualité du service, l'attribution des coûts s'effectue de la façon suivante. Sont d'abord attribués les coûts à la catégorie* « *Maintien des actifs* » *de la façon décrite précédemment, puis les coûts à la catégorie* « *Croissance des besoins de la clientèle* » *en considérant une solution fonctionnelle qui satisferait les besoins en pérennité et croissance, puis les coûts à la catégorie* « *Maintien et amélioration de la qualité du service* » *en considérant le coût total du projet.* » [nous soulignons]

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

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

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

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

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

Coût de la solution permettant de répondre uniquement aux besoins du client #2 : 50 M$.

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

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

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

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

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

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

**Demandes :**

14.1 Veuillez confirmer que, pour l'application de la méthodologie citée à la référence (i) pour le cas d'un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients, le Transporteur évaluera deux solutions individuelles qui auraient permis de répondre à chacun des besoins des clients.

**R14.1**

**Pour un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients, le Transporteur évaluera deux solutions individuelles qui auraient permis de répondre à chacun des besoins des clients.**

14.2 Veuillez décrire comment le Transporteur déterminera et évaluera les investissements des solutions individuelles pour la répartition des coûts entre plusieurs clients.

**R14.2**

**Le Transporteur évaluera les investissements nécessaires pour chacune des solutions individuelles selon leur ordre chronologique. 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.**

14.3 Veuillez décrire comment le Transporteur déterminera et évaluera les investissements des solutions fonctionnelles pour la répartition des coûts entre plusieurs catégories d'investissement.

**R14.3**

**Le Transporteur utilisera son processus habituel d'élaboration et de comparaison de scénarios pour évaluer les solutions optimales pour chacun des besoins ou clients pris séparément :**

- **Dans les cas des projets rencontrant à la fois des objectifs de croissance des besoins de la clientèle ainsi que de maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur évaluera, pour répartir les coûts entre les deux catégories, la solution fonctionnelle optimale qui satisferait uniquement les besoins en croissance.**
- **Dans les cas des projets rencontrant à la fois des objectifs de croissance des besoins de la clientèle, de maintien des actifs ainsi que de maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur évaluera la solution fonctionnelle optimale qui satisferait les besoins en pérennité et croissance et en comparera le coût au coût total du projet afin de déterminer la portion attribuable à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

14.4 Veuillez indiquer comment le Transporteur s'assurera de référer à une solution optimale aux fins de l'évaluation d'une solution fonctionnelle pour la répartition des coûts entre catégories d'investissement ou d'une solution individuelle pour la répartition des coûts entre plusieurs clients.

**R14.4**

**Voir la réponse à la question 14.3.**

14.5 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur ne propose pas d'évaluer de solution fonctionnelle pour la catégorie maintien et amélioration, dans ses méthodologies citées à la référence (ii).

**R14.5**

**Le Transporteur a établi l'ordonnancement des catégories menant à la répartition des coûts par catégories d'investissement sur la base des considérations suivantes :**

- **De façon prioritaire et en l'absence de tout besoin en croissance et en amélioration de la qualité du service, le Transporteur doit assurer la pérennité de son réseau, d'où le choix de considérer en premier lieu la catégorie « Maintien des actifs » ;**
- **En second lieu, le Transporteur doit s'assurer que son réseau ait la capacité de répondre aux besoins en croissance de ses clients, d'où le choix de considérer la « Croissance des besoins de la clientèle » comme seconde catégorie dans la séquence ;**
- **Ainsi, lorsqu'un projet permet de rencontrer à la fois des objectifs liés aux trois catégories d'investissement, le Transporteur attribue à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » l'écart, le cas échéant, entre le coût total du projet et le coût d'une solution fonctionnelle qui satisferait à la fois les besoins en « Maintien des actifs » et en « Croissance des besoins de la clientèle ».**

14.6 Veuillez préciser la répartition des coûts qui résulterait de chacun des exemples fournis par la Régie en préambule, en appliquant les propositions du Transporteur aux références (i) et (ii).

**R14.6**

**Le Transporteur précise, pour les cinq exemples présentés en préambule, le partage des coûts par client ou l'attribution des coûts par catégorie.**

**<u>Exemple 1</u>**

**Comme il s'agit d'un cas de partage entre clients, et non d'un cas d'attribution entre catégories d'investissement, les coûts seraient partagés sur la base des coûts évités comme le propose le Transporteur dans la pièce HQT-1, Document 1, section 3.7, p. 24.**

**Considérant qu'il s'agit d'un projet rencontrant uniquement des objectifs de croissance de deux clients, le Transporteur en répartirait le coût entre les deux clients en tenant compte des coûts des solutions qui auraient permis de répondre aux besoins de chaque client pris individuellement.**

**Dans l'hypothèse où le besoin du Client 1 aurait été formulé au Transporteur avant celui du Client 2, la répartition des coûts se ferait comme suit :**

**Client 1 : 200 M$**

**Client 2 : 100 M$**

**Dans l'hypothèse où le besoin du Client 2 aurait été formulé au Transporteur avant celui du Client 1, la répartition des coûts se ferait comme suit :**

**Client 2 : 150 M$**

**Client 1 : 150 M$**

**<u>Exemple 2</u>**

**Le Transporteur souligne que le cas de figure décrit par la Régie implique qu'aucun ajout au réseau ne serait requis pour raccorder les installations du Client 2, soit parce qu'il s'agirait d'un nouveau client qui s'installe sur un site déjà raccordé (par exemple un site abandonné par un client ayant cessé ses activités) ou qu'il s'agirait d'un client existant qui veut accroître sa charge. Les investissements requis pour répondre uniquement au besoin de ce Client 2, au coût de 50 M$, concerneraient un renforcement du réseau en amont de la dérivation liant le client au réseau.**

**Dans l'hypothèse où le besoin du Client 1 aurait été formulé au Transporteur avant celui du Client 2, la répartition des coûts se ferait comme suit :**

**Client 1 : 300 M$**

**Client 2 : 0 M$**

**Dans l'hypothèse où le besoin du Client 2 aurait été formulé au Transporteur avant celui du Client 1, la répartition des coûts se ferait comme suit :**

**Client 2 : 50 M$**

**Client 1 : 250 M$**

**<u>Exemple 3</u>**

**Considérant qu'il s'agit d'un projet rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur en attribuerait le coût aux deux catégories comme suit :**

**Croissance : coût de la solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance = 70 M$**

**Maintien et amélioration* : écart entre le coût total du projet (100 M$) et celui de la solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance (70 M$) = 30 M$**

*** Le Transporteur n'évaluerait pas de solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en maintien et amélioration.**

**<u>Exemple 4</u>**

**Considérant qu'il s'agit d'un projet rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur en attribuerait le coût aux deux catégories comme suit :**

**Croissance : coût de la solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance = 100 M$**

**Maintien et amélioration* : écart entre le coût total du projet (100 M$) et celui de la solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en croissance (100 M$) = 0 M$**

*** Le Transporteur n'évaluerait pas de solution fonctionnelle répondant uniquement en maintien et amélioration de la qualité du service.**

**<u>Exemple 5</u>**

**Le Transporteur souligne que pour un projet rencontrant à la fois des objectifs de maintien des actifs, de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service, il n'évaluerait pas de solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins de croissance, mais plutôt une solution fonctionnelle répondant à la fois aux besoins de maintien des actifs et de croissance, conformément à ce qui est indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, page 22. Dans l'hypothèse où le coût de la solution fonctionnelle répondant à la fois aux besoins de maintien des actifs et de croissance était de 200 M$ le Transporteur attribuerait le coût du projet entre les trois catégories d'investissement comme suit :**

**Maintien des actifs : coût des investissements requis en maintien des actifs = 150 M$**

**Croissance : écart entre le coût de la solution fonctionnelle répondant à la fois aux besoins de maintien des actifs et de croissance (200 M$) et le coût des investissements requis en maintien des actifs (150 M$) = 50 M$**

**Maintien et amélioration de la qualité du service* : écart entre le coût total du projet et celui de la solution fonctionnelle répondant aux besoins de maintien des actifs et de croissance, soit 200 M$**

*** Le Transporteur n'évaluerait pas de solution fonctionnelle répondant uniquement aux besoins en maintien et amélioration.**

14.7 Veuillez justifier, dans la méthodologie du partage de coûts décrite à la référence (ii), l'ordonnancement menant à la répartition des coûts, c'est-à-dire soustraire de la valeur totale du projet, la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance plutôt que de soustraire de la valeur totale du projet, la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en maintien et amélioration.

**R14.7**

**Voir la réponse à la question 14.5.**

14.8 Veuillez justifier, dans la méthodologie du partage de coûts décrite au deuxième paragraphe du préambule (ii), l'ordonnancement dans le choix des catégories menant à la répartition des coûts.

**R14.8**

**Voir la réponse à la question 14.5.**

14.9 Veuillez commenter la possibilité de répartir les coûts entre les clients, au prorata des MW associés à chacun de ces clients, dans le cas d'un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients.

**R14.9**

**Les coûts d'une solution permettant de satisfaire un objectif de croissance dépendent de l'importance des ajouts requis au réseau de transport et ne sont pas proportionnels à la puissance que le projet permettra de transporter.**

**Par conséquent, le Transporteur est d'avis que le partage des coûts d'un projet en croissance permettant de répondre simultanément aux besoins de deux clients doit être faite sur la base des coûts des solutions individuelles qui auraient permis de répondre aux besoins de ces clients et non sur la base des MW associés à chacun d'eux.**

14.10 Veuillez commenter la possibilité de répartir les coûts entre les différentes catégories d'investissement, au prorata des MW associés à chacune de ces catégories.

**R14.10**

**Le Transporteur précise que parmi les quatre catégories d'investissement utilisées par le Transporteur, seule la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » est associée à l'ajout de MW sur le réseau de transport.**

**Par ailleurs, dans le même ordre d'idées que ce qu'il a exprimé en réponse à la question 14.9, le Transporteur indique que les investissements requis pour satisfaire un besoin, peu importe la catégorie à laquelle ils sont associés, ne sont pas proportionnels aux MW existants ou aux MW visant l'ajout, mais sont plutôt liés à l'importance des travaux à réaliser sur le réseau pour satisfaire ledit besoin.**

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

**15. Références :** (i) Pièce B-0004, p. 9;
(ii) Pièce B-0004, p. 33.

**Préambule :**

(i) *« Les travaux réalisés pour l'amélioration du réseau, ou qui visent à en assurer la pérennité et la fiabilité, tout comme ceux requis pour se conformer aux exigences, ne sont pas couverts par les dispositions de la politique d'ajouts. »*

(ii) « *Appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur <u>jusqu'à la contribution maximale</u>, et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de leur réfection.* »
[nous soulignons]

**Demandes :**

15.1 Veuillez indiquer si, compte tenu de l'énoncé à la référence (i), le Transporteur prévoit codifier, dans les Tarifs et conditions, la mesure proposée à la référence (ii). Dans la négative, veuillez justifier.

**R15.1**

**Le Transporteur ne prévoit pas codifier, dans les *Tarifs et conditions*, la mesure proposée à la référence (ii), soit le traitement de la pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec et de ceux appartenant aux producteurs privés. Ceci est justifié par le fait que la politique d'ajouts s'applique aux ajouts réalisés à la demande de clients et non aux investissements nécessaires pour les travaux de pérennité associés au maintien de ses actifs. De plus, une démarche d'autorisation devant la Régie existe déjà pour des projets d'investissement en pérennité.**

15.2 Veuillez préciser si l'expression « jusqu'à la contribution maximale » réfère au coût réel du poste de départ dans les limites de la contribution maximale autorisée dans l'appendice J des Tarifs et conditions.

**R15.2**

**L'expression « jusqu'à la contribution maximale » réfère au coût réel du poste de départ sans toutefois excéder le montant maximal de la contribution pour le poste de départ selon l'appendice J des *Tarifs et conditions*.**

15.3 Veuillez préciser si, dans le cas des producteurs privés comme dans celui des centrales appartenant à Hydro-Québec, le Transporteur tiendra compte de la contribution maximale, autorisée par la Régie pour leurs postes de départ, en vigueur au moment de la réfection.

**R15.3**

**Le Transporteur applique les mêmes règles de pérennité pour l'ensemble de ses actifs incluant les postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec. Les modalités de la politique d'ajouts, dont l'allocation maximale, s'appliquent seulement aux projets de croissance.**

**Pour ce qui est des postes de départ appartenant à des producteurs privés, pour lesquels une contribution a été versée, lorsque la réfection ou le remplacement du poste de départ seront requis, le Transporteur propose une méthode de suivi de pérennité similaire à celle qu'il applique à ses propres actifs.**

**Toutefois, pour être admissible, le producteur privé devra démontrer qu'il rencontre les exigences établies par le Transporteur, soit de faire la preuve qu'il a un contrat avec le Distributeur ou le Producteur ou une convention de service de transport, qu'il a effectué l'entretien de son poste de départ selon les exigences stipulées à l'entente de raccordement et que son poste de départ nécessite des travaux de pérennité.**

**Pour les producteurs privés qui n'ont pas obtenu de remboursement pour leur poste de départ, les travaux de pérennité sont sous leur responsabilité puisque ces actifs ne font pas partie du réseau de transport.**

## TRAITEMENT DU SUIVI DES ENGAGEMENTS

**16. Références :** (i) Dossier R-3605-2006, décision D-2007-08, p. 73;
(ii) Pièce B-0011, p. 26

(iii) *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* en vigueur, p. 29 à 31.

**Préambule :**

(i) Dans la décision D-2007-08, la Régie mentionnait quant à l'approbation du texte de l'article 12A2.i) des Tarifs et conditions :

« *Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des* <u>*revenus additionnels*</u> *au Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les* <u>*coûts additionnels*</u> *associés au projet.* »
[nous soulignons]

(ii) « *L'approche proposée par le Transporteur permet de comparer annuellement* <u>*l'ensemble des engagements*</u> *à l'ensemble des revenus obtenus des* <u>*conventions de service de transport en vigueur*</u>*, pour chacun de ses clients de transport de point à point.* »

[…]

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

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

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

**Demandes :**

16.1 Veuillez préciser la pertinence de considérer l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur plutôt que les revenus additionnels provenant de nouvelles conventions de service associées au projet.

**R16.1**

**Dans le cas d'un raccordement de centrale, les dispositions de l'article 12A.2 i) précisent que le client du service de transport de point à point est tenu d'avoir signé au moins une convention de service de transport ferme à long terme. Le texte des *Tarifs et conditions* ne prévoit pas la signature d'une nouvelle convention de service de transport. Dans ce contexte, un client du service de transport de point à point ayant déjà signé une convention de service de transport ferme à long terme peut présenter la même convention de service pour couvrir le montant maximal assumé par le Transporteur pour le raccordement d'une centrale pourvu que cette convention procure suffisamment de revenus pour couvrir les coûts de tous les ajouts pour lesquels elle est présentée. La Régie a déjà accepté cette approche,**

**notamment en ce qui a trait au projet relatif au projet de raccordement du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011).**

**Un suivi sur une base annuelle permet au Transporteur de vérifier la couverture des coûts d'un client du service de transport de point à point par rapport à l'ensemble de ses engagements. La mise en relation, aux fins du suivi des engagements, de l'ensemble des revenus et des engagements se justifie d'autant plus que les revenus obtenus d'une même convention de service pour le service de transport ferme à long terme peuvent être associés à plusieurs projets d'investissement différents, et ce afin de couvrir le montant maximal assumé par le Transporteur pour ces mêmes projets.**

**Le Transporteur ajoute également que la considération de l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur favorise la signature de conventions de service à long terme.**

16.2 Veuillez mentionner, pour chacune des conventions de service de point à point de long terme en vigueur, le nom du client ainsi que les dates de début et de fin de la convention, la quantité de MW et le montant total associés aux réservations annuelles.

**R16.2**

**Le tableau suivant présente, pour chacune des conventions de service de transport de point à point à long terme, les caractéristiques inhérentes à celles-ci.**

**Tableau R16.2**
**Conventions de service de point à point à long terme**

| Clients | Livraison | Début | Fin | Puissance sans pertes de transport (MW) | Puissance avec pertes de transport[1] (MW) | Prévision de revenus[2] pour 2014 (M$) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HQP | ON | 2009-07-02 | 2059-10-10 | 1 250 | 1 320 | 98,5 |
| HQP | MASS | 2009-07-01 | 2044-06-30 | 1 200 | 1 267 | 94,6 |
| HQP | NE | 2009-07-01 | 2044-06-30 | 1 200 | 1 267 | 94,6 |
| HQP | HIGH[3] | 2007-12-20 | 2015-12-31 | 225 | 238 | 17,7 |
| HQP | CORN | 2000-03-01 | 2019-12-31 | 45 | 48 | 3,5 |
| EBM | NE | 2013-04-01 | 2018-03-31 | 41 | 43 | 3,2 |
| EBM | NE | 2013-04-01 | 2018-03-31 | 16 | 17 | 1,3 |
| EBM | NE | 2012-11-01 | 2017-10-31 | 100 | 106 | 7,9 |
| EBM | NE | 2013-11-01 | 2018-10-31 | 100 | 106 | 7,9 |
| NLH | MASS | 2014-04-01 | 2024-03-31 | 50 | 53 | 3,9 |
| NLH | MASS | 2014-04-01 | 2024-03-31 | 50 | 53 | 3,9 |
| NLH | MASS | 2014-04-01 | 2024-03-31 | 50 | 53 | 3,9 |
| NLH | MASS | 2014-04-01 | 2024-03-31 | 100 | 106 | 7,9 |

[1] Le taux de pertes de transport approuvé par la Régie pour l'année 2014 est de 5,6 %.

[2] La prévision de revenus de l'année 2014 est établie en fonction du tarif de transport de 74,65 $/kW approuvé par la Régie.

[3] Une nouvelle convention viendra remplacer la convention existante à la date à laquelle l'ajout au réseau sera terminé. Le service prévu par cette convention se terminera le 30 octobre 2022.

16.3 Veuillez préciser la date prévue par le Transporteur quant à l'application de sa nouvelle approche.

**R16.3**

**Comme pour toutes les propositions présentées au présent dossier, le Transporteur propose une application prospective de son approche pour le suivi des engagements, soit d'en débuter l'application suivant la décision finale à être rendue par la Régie dans le cadre de ce dossier.**

Veuillez démontrer l'équivalence de l'option (i) qui découlerait de la proposition du Transporteur avec les options (ii) et (iii) de l'article 12A2 des Tarifs et conditions.

**R16.4**

**Les options (i), (ii) et (iii) de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions* sont des modalités d'engagement offertes au client du service de transport de point à point afin de permettre au Transporteur l'obtention de revenus pour assurer la couverture des coûts qu'il a encourus, jusqu'à concurrence du montant maximal pour les ajouts au réseau.**

**Indépendamment de la modalité d'engagement choisie par le client du service de transport de point à point, la proposition du Transporteur vise principalement à ramener sur une base annuelle le suivi de tous les engagements du client, y compris les engagements selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions*, soit les ajouts au réseau pour le raccordement d'une nouvelle centrale ou un nouveau service de transport de point à point à long terme, pour lesquels au moins une convention de service doit avoir été signée, permettant au Transporteur de couvrir le montant maximal assumé pour ces ajouts.**

**À ce jour, seul le suivi des engagements de type Toulnustouc et de type 12A.2 ii) ou de « take or pay » sont présentés sur une base annuelle à la Régie.**

**Quant à l'option 12A.2 iii), elle n'intervient pas dans la proposition de suivi des engagements du Transporteur, car il s'agit du cas où le client du service de transport de point à point choisit de rembourser, par voie exclusive de contribution, la totalité des coûts encourus par le Transporteur pour le raccordement de sa centrale, plutôt que de se prévaloir de l'allocation maximale à laquelle il aurait droit, et d'un engagement.**

# Annexe A

*Annexe insérée par la Régie de l'énergie*
*dans sa demande de renseignements*
*en ce qui a trait à la référence (iv) de la question 5.1*

**TABLEAU 4-3**
**BILAN EN PUISSANCE**

| En MW | 2013 - 2014 | 2014 - 2015 | 2015- 2016 | 2016- 2017 | 2017- 2018 | 2018- 2019 | 2019- 2020 | 2020- 2021 | 2021- 2022 | 2022- 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Besoins à la pointe visés par le Plan** | **37 374** | **37 268** | **37 607** | **37 954** | **38 337** | **39 031** | **39 397** | **39 726** | **40 036** | **40 340** |
| + Réserve pour respecter le critère de fiabilité | 3 562 | 3 647 | 3 922 | 4 125 | 4 167 | 4 242 | 4 372 | 4 408 | 4 441 | 4 474 |
| – Électricité patrimoniale | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 | 37 442 |
| **– Approvisionnements non patrimoniaux (1)** | **2 844** | **3 114** | **3 338** | **3 588** | **3 769** | **4 298** | **4 498** | **4 618** | **4 668** | **4 668** |
| • TransCanada Energy | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| • HQP - Base et cyclable | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| • Autres contrats de long terme (1) | 994 | 1 264 | 1 488 | 1 538 | 1 669 | 1 748 | 1 748 | 1 818 | 1 818 | 1 818 |
| • Biomasse (incluant Tembec) | 181 | 265 | 326 | 376 | 376 | 376 | 376 | 376 | 376 | 376 |
| • Éolien : 4000 MW (1) | 766 | 935 | 1 098 | 1 098 | 1 229 | 1 308 | 1 308 | 1 378 | 1 378 | 1 378 |
| • Petite hydraulique : 150 MW | 48 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 |
| • Gestion de la demande en puissance | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 200 | 1 250 | 1 300 | 1 500 | 1 550 | 1 600 | 1 600 |
| • Électricité interruptible | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 | 850 |
| • Contrats d'interruptible avec Alouette | 150 | 150 | 150 | 300 | 300 | 300 | 450 | 450 | 450 | 450 |
| • Autres interventions en gestion de la demande en puissance | 0 | 0 | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 300 |
| • Abaissement de tension | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| **= Puissance additionnelle requise** | **650** | **360** | **750** | **1 050** | **1 290** | **1 530** | **1 830** | **2 070** | **2 370** | **2700** |
| **• Contribution des marchés de court terme** | **650** | **360** | **750** | **1 050** | **1 290** | **1 500** | **1 500** | **1 500** | **1 500** | **1500** |
| **= Puissance additionnelle requise** (Besoins arrondis au 10 MW près) | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **30** | **330** | **570** | **870** | **1 200** |

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

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

***Gestion de la demande en puissance***

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

***Contribution des marchés de court terme***

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

# Annexe B

*Annexe insérée par la Régie de l'énergie*
*dans sa demande de renseignements*
*en ce qui a trait à la référence (iv) de la question 7.2*

format du tableau R7.2-1 déposé à la pièce B-16, HQT-13, Document 1.1, page 18, de la demande R-3706-2009).

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

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

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

**Aucune contribution du Distributeur n'est requise**

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

**Contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2012**

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

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

**Aucune contribution requise du Distributeur**