Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport

Table des matières

1 Introduction 5
1.1 Suivi des demandes de la Régie 5
1.2 Faits saillants de la demande du Transporteur 6
2 Cadre de la demande 9
3 Propositions du Transporteur 11
3.1 Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau 11
3.1.1 Ajouts au réseau pour les clients de point à point 12
3.1.2 Ajouts au réseau pour le Distributeur 12
3.2 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale 17
3.3 Ajouts des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites 18
3.4 Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps 19
3.5 Risques particuliers de certains projets 21
3.6 Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur 23
3.7 Approche de partage des coûts des ajouts au réseau entre des clients du service de transport 24
3.8 Suivi des engagements 25
3.9 Autres sujets 29
3.9.1 Modes de calcul de l'impact tarifaire 29
3.9.2 Aménagements particuliers 32
3.9.3 Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes 32
4 Conclusion 34

Liste des tableaux

Tableau 1 Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2013 pour la croissance de charges 13
Tableau 2 Évaluation proposée de la contribution requise du Distributeur – exemple d'agrégation 15
Tableau 3 Mises en service échelonnées dans le temps – exemple d'application de la modalité proposée 20

Annexes

Annexe 1 Agrégation des projets de croissance de charges et de ressources et évaluation de la contribution requise du Distributeur 35
Annexe 2 Suivi des engagements 45

1 Introduction

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») présente à la Régie de l'énergie (la « Régie ») une demande d'approbation relative à sa politique d'ajouts au réseau de transport.

La politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport (la « politique d'ajouts ») fait partie des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), depuis la décision D-2002-95 au dossier R-3401-98. Depuis lors, bien que les principes directeurs définis à l'époque aient été maintenus, certaines adaptations ont été effectuées, tandis que le cadre d'investissements du Transporteur se précisait.

Dans le cadre de la demande, le Transporteur présente à la pièce HQT-1, Document 1 ses propositions d'application prospective concernant la politique d'ajouts. Les modifications requises aux *Tarifs et conditions* pour les mettre en œuvre seront déposées ultérieurement.

Le Transporteur a retenu les services d'expertise de la firme The Brattle Group (« Brattle »). Le témoignage de Mme Judy W. Chang sur la politique d'ajouts au réseau de transport est produit à la pièce HQT-2, Document 1.

1.1 Suivi des demandes de la Régie

Au cours des dernières années, la Régie a exprimé certains questionnements, notamment en regard de l'appariement des coûts des investissements et des revenus qui y sont associés.

La présente demande du Transporteur traite des sujets suivants, identifiés par la Régie dans les décisions D-2011-039, D-2012-059, D-2012-140 et D-2012-152 :

- Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau[1] ;
- Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale[1] ;
- Codification aux *Tarifs et conditions* du traitement des ajouts au réseau des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites[2] ;

[1] Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, paragraphe 462.
[2] Dossier R-3813-2012, décision D-2012-140, paragraphe 32.

- Modalités d'établissement et de versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps[3] ;
- Risques particuliers de certains projets[3] ;
- Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur[3] ;
- Codification aux *Tarifs et conditions* de l'approche de partage des coûts des ajouts au réseau entre des clients du service de transport[4] ;
- Suivi des engagements d'achat[5] ;
- Autres sujets :
  - Concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissement et celui déposé au dossier tarifaire[6] ;
  - Aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables[3] ;
  - Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes[3].

1.2 Faits saillants de la demande du Transporteur

Dans la présente demande, le Transporteur traite des sujets identifiés pas la Régie et fait les propositions suivantes :

- Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau ;
  - ➢ Inclure tous les projets du Distributeur dans l'agrégation annuelle des projets servant au calcul de la contribution annuelle « agrégation annuelle (charges et ressources) », soit ajouter les projets de ressources à l'agrégation actuellement utilisée pour les projets de croissance de charge, afin de limiter les coûts des investissements totaux assumés par le Transporteur au montant de l'allocation maximale liée à la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport.

---

[3] Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, paragraphe 462.
[4] Dossier R-3819-2012, décision D-2012-152, paragraphe 59.
[5] Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039- paragraphe 463.
[6] Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, paragraphe 373.

- Cumuler les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation annuelle (charges et ressources) des projets du Distributeur afin de permettre, le cas échéant, de couvrir une contribution lors d'une année subséquente.

- Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale ;
  - Limiter, en premier lieu, la portion des coûts de raccordement des centrales visant à alimenter la charge locale pouvant être intégrée à l'agrégation annuelle des coûts des projets du Distributeur, au montant calculé par l'application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. Ajouter, en second lieu, ces coûts à l'agrégation des coûts pour tous les projets du Distributeur (charges et ressources) à être couverts par la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport.
- Ajouts au réseau des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites ;
  - Codifier dans les *Tarifs et conditions* le traitement des ajouts au réseau de transport des projets de croissance de la charge en amont des postes satellites.
- 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 ;
  - 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.
- Risques particuliers de certains projets ;
  - Obtenir le versement d'une indemnité du Distributeur en cas de cessation des activités d'un client industriel répondant au profil de risque cerné par la Régie et identifié au moyen d'un critère financier et d'un critère d'isolement.
- Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur ;
  - Maintenir la pleine allocation aux projets de raccordement de clients industriels du Distributeur, sans réduction, en conformité avec le texte actuel des *Tarifs et conditions*.

- Approche de partage des coûts entre des clients du service de transport ;
  - Codifier dans les *Tarifs et conditions* l'approche de partage des coûts entre des clients pour des ajouts au réseau faisant partie d'une solution technique commune et optimale.
- Suivi des engagements ;
  - Établir un suivi des engagements sous forme d'annuités pour les ajouts des clients de point à point
  - Mettre en place un suivi sur une base annuelle, comparant, pour chaque client, l'ensemble des engagements à l'ensemble des revenus obtenus de ceux-ci.
  - Soumettre les obligations actuellement en vigueur à un suivi annuel équivalent sujet à l'application d'une mesure de transition raisonnable, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés entre le Transporteur et le client visé.
- Autres sujets :
  - Modes de calcul de l'impact tarifaire ;
    - Maintenir les modes de calcul de l'impact tarifaire, ayant des finalités différentes, telles que présentés dans le cadre des projets d'investissement, soit à la marge du tarif de référence, et dans les demandes tarifaires par une simulation sur 10 ans.
    - Libeller la simulation tarifaire dans le cadre des demandes tarifaires de la façon suivante : « effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport ».
  - Aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables ;
    - Maintenir les modalités existantes pour ce type de projets. Le Transporteur n'envisage plus introduire une telle approche.
  - Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes ;
    - Appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur jusqu'à la contribution maximale, et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de leur réfection.

2 Cadre de la demande

Les propositions du Transporteur relatives à la politique d'ajouts sont élaborées dans le respect du cadre réglementaire prévu à la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « *Loi* »), des *Tarifs et conditions* et du contexte commercial dans lequel les services de transport sont fournis aux clients.

Le Transporteur rappelle que la politique d'ajouts concerne les ajouts requis pour répondre aux besoins de ses clients, soit les ajouts associés à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ». 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.

Cette distinction, appliquée depuis, découle de l'approche entérinée par la Régie dans la décision D-2002-95 :

> « *Les améliorations au réseau de transport comprennent les additions requises pour assurer la pérennité et la fiabilité du réseau. Ces améliorations permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer les transits de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau de transport. La Régie accepte la proposition du transporteur pour le motif qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts. Le coût de ces équipements pourra être intégré à la base de tarification s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles dans le cadre d'un dossier tarifaire.* »[7]

Cadre réglementaire

La politique d'ajouts intègre par référence plusieurs aspects de la *Loi*. Les ajouts qui découlent des demandes des clients du service de transport ou les ajouts requis pour le raccordement de centrales qui nécessitent des ajouts au réseau sont soumis à l'autorisation de la Régie.

En conformité avec la *Loi*[8], le Transporteur a présenté de nombreuses demandes d'autorisation d'ajouts au réseau à la Régie pour des projets liés à la croissance des besoins des clients du service de transport.

Tel que prescrit par le cadre réglementaire, tous les renseignements requis pour les ajouts au réseau sont contenus dans les demandes d'autorisation du Transporteur, dont

---

[7] Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, page 297.

[8] Article 73 de la *Loi* ainsi que le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

notamment une description des engagements et des contributions financières du client du service de transport à l'origine de l'ajout au réseau de transport relié au projet.

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

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

Tarifs et conditions du Transporteur

Les dispositions relatives à la politique d'ajouts du Transporteur sont présentées à l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Ces dispositions s'appliquent aux projets découlant des demandes des clients admissibles du service de transport, soit les ajouts au réseau visant la croissance des besoins des clients en ce qui a trait à l'intégration de centrales et à la croissance de charges ainsi qu'aux demandes de service de transport sur les interconnexions. L'appendice J inclut également les dispositions permettant de déterminer les coûts assumés par le Transporteur, récupérés par voie de revenus de transport et, le cas échéant, de contributions des clients.

L'allocation maximale est présentée à la section E de l'appendice J. Cette section indique que le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur, pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des *Tarifs et conditions*, incluant les raccordements de centrales auxquels réfère l'article 12A.2 i) et 12A.2 ii), correspond au produit de la valeur actualisée sur une période de 20 ans du tarif de transport de point à point en vigueur pour une livraison annuelle (déduction faite des frais d'exploitation et d'entretien et des taxes applicables), et de la nouvelle puissance maximale à transporter sur le réseau.

Contexte commercial

Afin de permettre un traitement non discriminatoire de tous les clients des services de transport, les relations commerciales qu'entretient le Transporteur avec ses clients sont encadrées par les *Tarifs et conditions*. Ce traitement est décrit dans les Parties II, III et IV des *Tarifs et conditions*, pour les clients des services de transport de point à point (« point à point »), les clients du service de transport en réseau intégré et le client du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, respectivement. Le Transporteur n'a actuellement aucun client pour le service de transport en réseau intégré.

Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est un service de transport qui permet au Distributeur d'intégrer et de répartir économiquement de multiples ressources pour alimenter la charge locale[9], elle-même composée de multiples charges, sans association particulière entre elles. Aucune convention de service entre le Transporteur et le Distributeur n'est requise en vertu des *Tarifs et conditions* pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale. Le Distributeur utilise ce service de transport afin d'alimenter ses clients et assure le paiement des revenus requis annuels à cet égard[10]. Ainsi, les clients du Distributeur, n'ayant pas de relation commerciale avec le Transporteur, ne se voient pas attribuer de responsabilité financière individuelle par celui-ci pour le service de transport fourni à la charge locale dans son ensemble.

Les relations entre le Transporteur et les clients de point à point sont gouvernées par les *Tarifs et conditions*. Ces clients doivent signer des conventions de service de transport d'une durée et d'une quantité suffisantes afin de couvrir le coût de leurs ajouts au réseau, si requis. Une allocation leur est octroyée sur une période maximale de 20 ans ou selon la durée de leur convention de service et ils doivent payer, le cas échéant, une contribution si les coûts de leurs ajouts au réseau sont supérieurs à l'allocation.

Dans le cas d'un raccordement de centrale, le propriétaire de la centrale doit prendre au moins un des engagements suivants dans le cadre de l'article 12A.2 : i) au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme, ii) un engagement d'achat de service de transport ferme ou non ferme de point à point de type « take or pay » ou iii) un remboursement égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur.

3 Propositions du Transporteur

3.1 Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau

L'application d'un montant maximal à intégrer à la base de tarification a été autorisée par la Régie pour les clients de service de transport de point à point dans le but de « *protéger les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs* »[11]. La Régie a par ailleurs étendu l'application de ce maximum aux ajouts pour la charge locale afin de « *traiter tous les clients de transport de la même*

---

9 *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, version du 20 mars 2014, article 36.1.

10 *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, article 42.1 et appendice H.

11 Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, page 298.

façon »[12]. Depuis lors, c'est par l'application de l'allocation maximale présentée à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions* que s'incarne le concept de neutralité tarifaire pour l'ensemble de la clientèle du Transporteur.

3.1.1 Ajouts au réseau pour les clients de point à point

Lorsqu'un client de point à point fait des demandes de service de transport, pour lesquelles des ajouts au réseau de transport sont nécessaires, le montant de l'allocation octroyée par le Transporteur est fonction de la durée de la convention de service de transport signée par le client. En effet, une allocation leur est octroyée sur une période maximale de 20 ans ou selon la durée de leur convention de service et ils doivent payer, le cas échéant, une contribution si les coûts de leurs ajouts au réseau sont supérieurs à l'allocation.

Par ailleurs, les clients de point à point peuvent également couvrir le coût des ajouts au réseau pour le raccordement de centrales par l'obligation de prendre un des engagements prévus à l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*.

Dans la présente demande, le Transporteur propose un suivi annuel pour les engagements des clients de point à point visant à démontrer que les coûts encourus par le Transporteur pour des ajouts au réseau ou des raccordements de centrales sont couverts par des revenus provenant de conventions de service des clients de point à point.

3.1.2 Ajouts au réseau pour le Distributeur

La nature particulière du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et la facturation sur la base de la charge globale prévue à la pointe, sans engagement spécifique de service de transport, exigent une approche adaptée pour le traitement de la couverture des coûts des ajouts au réseau.

La charge locale est constituée d'une multitude de charges, alimentées par une multitude de ressources, sans association particulière entre les unes et les autres. Pour le Transporteur, la charge locale, représentée par le Distributeur, constitue un tout. La responsabilité financière du Distributeur auprès du Transporteur n'est pas encadrée par un engagement spécifique de service de transport à quantité et durée déterminées, mais par les dispositions prévues à la Partie IV des *Tarifs et conditions*.

3.1.2.1 Évaluation de la contribution du Distributeur

En vertu du cadre réglementaire actuel, le calcul de la contribution du Distributeur se fait en fonction des mises en service annuelles, par l'application de l'allocation maximale à la

[12] Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, page 299.

prévision de la croissance sur 20 ans des postes satellites et des clients raccordés directement au réseau de transport. Ainsi, le Transporteur procède à une mise à jour annuelle de la contribution du Distributeur associée aux projets de la charge locale. Les projets d'intégration de ressources ou raccordement de centrales (« projets de ressources ») du Distributeur sont quant à eux intégrés à la base de tarification du Transporteur à la hauteur de l'allocation maximale, basée sur la puissance maximale à transporter sur le réseau.

Conformément à la section C de l'*appendice J* des *Tarifs et conditions*, le Transporteur calcule la contribution du Distributeur « *en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux 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 vingt (20) ans*[13] ». Il en résulte une agrégation annuelle des projets. Le résultat de celle-ci est déposé à la Régie dans le cadre des demandes tarifaires.

Au tableau 1 suivant, le Transporteur reproduit l'évaluation de la contribution du Distributeur pour l'année 2013, déposée dans la demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014[14].

Tableau 1
Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2013 pour la croissance de charges

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	-	7,1	(7,1)
D-2010-161	Nouveau poste satellite St-Bruno-de-Montarville	91,0	52,0	52,7	(0,8)
D-2011-022	Nouveau poste satellite Lachenaie 315-25 kV	90,0	51,4	41,8	9,6
D-2011-084	Nouveau poste satellite Charlesbourg	82,5	47,1	55,4	(8,3)
-25 M$	Poste satellite Lavaltrie	64,0	36,5	12,2	24,3
-25 M$	Poste satellite Chéneville	7,7	4,4	6,2	(1,8)
D-2011-120	Renforcement Bécancour	0,0	-	20,0	(20,0)
-25 M$	Poste satellitte Lévis	40,5	23,1	10,9	12,2
-25 M$	Poste satellite Dubuc	9,6	5,5	6,4	(0,9)
D-2012-018	Ligne biterne 120 kV Chaudière-St-Agapit	0,0	-	24,6	(24,6)
-25 M$	Poste satellite Landry	18,2	10,4	18,0	(7,6)
Rec. Sept. 2010	Poste satellite Mont-Royal	60,3	34,4	29,1	5,3
D-2012-061	Renforcement du réseau 315 kV de l'Abitibi - phase 1 - Poste de Figuery	0,0	-	7,7	(7,7)
-25 M$	Autres projets < 5 M$	87,6	22,3	3,7	18,6
	Sous-total	**551,4**	**287,2**	**295,8**	**(8,6)**
				Plus 15% des frais d'exploitation et d'entretien	**(1,3)**
				Contribution requise du Distributeur (estimation)	**9,9**

13 *Tarifs et conditions* des services de transport d'Hydro-Québec, appendice J, section C.
14 Dossier R-3823-2012, pièce HQT-12, Document 2.

Ainsi, le Transporteur regroupe l'ensemble des projets mis en service à l'année 2013, sans attribuer des MW de croissance aux projets en amont des postes satellites, sauf pour l'alimentation de nouvelles charges des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. Cette agrégation de projets, pour tenir compte globalement de l'ensemble des investissements, a pour effet de limiter l'application de l'allocation maximale à la croissance prévue aux postes satellites et aux charges des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. Ce mécanisme est appliqué et déposé à la Régie dans le cadre des demandes tarifaires depuis l'année 2006. Le Transporteur propose, à la suite de la demande de la Régie, de codifier la pratique relative au traitement des investissements en amont des postes satellites dans les *Tarifs et conditions*.

3.1.2.2 Modalités proposées d'évaluation de la contribution du Distributeur

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.

Cette proposition s'inscrit dans le sens des indications données par la Régie en matière d'application de l'allocation maximale[15] et permet de lier conceptuellement de façon globale, pour répondre aux souhaits de celle-ci, les ressources et les charges du Distributeur, en tenant compte de la nature du service offert à la charge locale.

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

[15] Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, paragraphe 432.

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.

Au tableau 2 suivant, le Transporteur présente un exemple simplifié des modalités proposées.

Tableau 2
Évaluation proposée de la contribution requise du Distributeur – exemple d'agrégation

Projets	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur (598 $/kW)	Coûts des ajouts au réseau	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	M$	M$	M$
Projet Poste satellite A	100	59,8	39,8	20,0
Projet Poste source B	-	-	50,0	-50,0
Projet Ressource 1	-	-	100,0[1]	-100,0
Total	**100**	**59,8**	**189,8**	**-130,0**
Frais d'entretien et d'exploitation (15 %)				**-19,5**
Contribution du Distributeur				**-149,5**

[1] 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.

Cet exemple démontre que le Distributeur aurait une contribution totale à débourser de 130 M$, majorée des frais d'entretien et d'exploitation de 15 %. Le montant de 100 M$ associé au *Projet Ressource 1* est net de la contribution initiale, le cas échéant. Dans cet exemple, le *Projet Ressource 1* est également payable, en partie, par voie de contribution du Distributeur, puisque la croissance prévue sur les postes satellites ne permet pas de compenser pour plus de 20 M$ l'ensemble des autres projets de la charge locale pour cette année.

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 444,1 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.

Une certaine flexibilité dans l'application de la proposition soumise par le Transporteur est souhaitable, compte tenu de la nature particulière du service de transport pour la charge locale. La Régie a d'ailleurs indiqué qu'elle « *conçoit que sur une très longue période, les besoins de transport liés à la croissance puissent requérir des investissements par palier très coûteux ayant des répercussions ponctuelles importantes sur le niveau de la contribution du Distributeur. Dans cette perspective, une certaine souplesse pourrait être envisagée dans les modalités d'application relatives au versement des contributions du Distributeur. Le Transporteur pourrait soumettre une proposition en ce sens.* »[18] Ainsi, le Transporteur propose de cumuler les soldes positifs dégagés lorsque l'allocation maximale est supérieure aux coûts. Ce cumul permettant de couvrir une contribution à une année subséquente. Le Transporteur propose cependant que les contributions soient exigibles toutes les années où le solde cumulé serait négatif.

La proposition du Transporteur s'appuie sur une approche conservatrice, utilise un mécanisme connu et accepté par la Régie et est adaptée à la nature de la relation commerciale avec le Distributeur.

---

16 Suivi de la décision D-2010-032, à la pièce HQT-12, Document 2.

17 Différence entre le montant prévu de 732,7 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.

18 Dossier R-3738-2010, D-2011-039, paragraphe 431.

Propositions du Transporteur

- Inclure tous les projets du Distributeur dans l'agrégation annuelle des projets servant au calcul de la contribution annuelle « agrégation annuelle (charges et ressources) », soit ajouter les projets de ressources à l'agrégation actuellement utilisée pour les projets de croissance de charge, afin de limiter les coûts des investissements totaux assumés par le Transporteur au montant de l'allocation maximale liée à la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport.
- Cumuler les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation annuelle des projets du Distributeur afin de permettre, le cas échéant, de couvrir une contribution lors d'une année subséquente.

3.2 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale

Le Transporteur a demandé à la Régie, dans le dossier R-3631-2007, d'autoriser l'acquisition et la construction des actifs requis pour l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia (le « projet Matapédia »), à la suite de l'appel d'offres A/O 2003-02. 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*. Dans la décision D-2007-141, la Régie demande d'examiner toute proposition ou avenue susceptible d'assurer la neutralité tarifaire du projet à l'intérieur du cadre réglementaire, soit par voie de contribution plus élevée du client ou autrement. La Régie a également soulevé le même questionnement dans le cadre des dossiers visant les appels d'offres A/O 2005-03[19] et A/O 2009-02[20].

Comme proposé par le Transporteur à la section 3.1, l'ensemble des investissements pouvant être assumés par le Transporteur liés aux projets du Distributeur, incluant les projets de ressources, seront limités par l'application de l'allocation maximale à la croissance prévue sur les postes satellites et aux clients raccordés directement au réseau de transport. Une allocation maximale est appliquée aux projets de ressources du Distributeur strictement aux fins de calcul de la contribution initiale et du coût à inclure à l'agrégation annuelle (charges et ressources). Les montants d'ajouts découlant de projets

[19] Dossier R-3742-2010.
[20] Dossier R-3836-2013.

de ressources du Distributeur devront être payés par voie de contribution, sauf dans le cas d'une année présentant un surplus d'allocation par rapport aux coûts anticipés pour les projets de postes satellites et de clients raccordés directement en transport compris dans l'agrégation.

Ainsi, le Transporteur est d'avis que sa proposition d'inclure tous les projets du Distributeur (charges et ressources) aux fins du calcul de la contribution annuelle déjà utilisée pour les projets de la charge locale, afin de limiter les coûts des investissements totaux assumés par le Transporteur au montant de l'allocation maximale liée à la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport, répond au questionnement de la Régie.

Proposition du Transporteur

- Limiter, en premier lieu, la portion des coûts de raccordement des centrales visant à alimenter la charge locale pouvant être intégrée à l'agrégation annuelle (charges et ressources) des coûts des projets du Distributeur au montant calculé par l'application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. Ajouter, en second lieu, ces coûts à l'agrégation des coûts pour tous les projets du Distributeur (charges et ressources) à être couverts par la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport.

3.3 Ajouts des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites

Dans le cadre du projet présenté dans la demande relative au projet de renforcement du réseau de transport à 120 kV des secteurs de Palmarolle et de Rouyn, le Transporteur indique que pour ce projet il ne considère pas de besoins de transport aux fin du calcul d'une allocation, compte tenu de la nature des travaux visant à renforcer le réseau à 120 kV en amont des postes satellites. Dans sa décision[21], la Régie constate « *que cette approche n'est pas codifiée aux Tarifs et conditions.* » et demande au Transporteur de présenter une proposition de libellé à inclure à l'*appendice J* des *Tarifs et conditions*.

Comme indiqué aux sections précédentes, le Transporteur regroupe, dans l'agrégation permettant le calcul de la contribution annuelle du Distributeur, l'ensemble des projets mis

[21] Dossier R-3813-2012, décision D-2012-140, paragraphe 31.

en service lors d'une année, mais il n'attribue aucun MW de croissance aux projets en amont des postes satellites dans l'agrégation annuelle, sauf pour la croissance de charges des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. Ainsi, l'allocation maximale est limitée à la croissance prévue aux postes satellites et aux clients raccordés directement au réseau de transport.

Le Transporteur propose, à la suite de la demande de la Régie, de modifier les *Tarifs et conditions* afin de clarifier cette pratique. Ainsi, comme indiqué dans la présente demande, le Transporteur inclut, dans l'agrégation annuelle (charges et ressources) des projets servant au calcul des contributions du Distributeur, l'intégration de centrales pour l'alimentation de la charge locale.

Proposition du Transporteur

- Codifier dans les *Tarifs et conditions* le traitement des ajouts au réseau de transport des projets de croissance de la charge en amont des postes satellites.

3.4 Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps

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[22].

Ces modalités doivent permettre l'appariement des coûts et des contributions d'un tel projet, afin que le Transporteur puisse intégrer ces ajouts à sa base de tarification aux fins d'établissement des tarifs.

Le Transporteur rappelle que l'allocation maximale applicable et les modalités d'établissement des contributions sont établies lors de la signature de l'entente de raccordement avec le client. Dans le cas des appels d'offres et des dispenses du Distributeur, le Transporteur signe une entente administrative avec celui-ci. L'allocation est fixée lors de la signature de l'entente administrative avec le Distributeur.

La pratique du Transporteur est d'exiger le versement de la contribution lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts est connu, soit à la mise en service finale du projet. Cette pratique a été développée dans le contexte de projets ne comportant pas

[22] Dossiers R-3631-2007 et R-3742-2010.

plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, soit la majorité des cas. Par ailleurs, dans les cas de projets comportant de telles mises en service, un traitement particulier peut s'avérer approprié.

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

Tableau 3
Mises en service échelonnées dans le temps – exemple d'application de la modalité proposée

Coût du projet	**200 M$**
Allocation maximale	**120 M$**
Excédent	**80 M$**
Comprenant 3 postes de départ	
Coût	**30 M$**
Allocation	**25 M$**
Excédent	**5 M$**

Calcul des excédents pour les poste de départ		MES 1	MES 2	MES 3	total
Coûts		30	30	30	90
Allocation poste de départ		25	25	25	75
Excédent (allocation par poste de départ)	**A**	**5**	**5**	**5**	**15**

Calcul des excédents du projet					
Autres coûts		40	50	20	110
Allocation poste de départ		25	25	25	75
Coûts totaux nets des excédents des postes de départs		**65**	**75**	**45**	**185**
Allocation solde de début		*120*	*55*		
Allocation solde de fin		*55*	*0*		
Excédent (allocation globale de 120 M$)	**B**		**20**	**45**	**65**
Excédents totaux	**A+B**	**5**	**25**	**50**	**80**

Concernant le versement de la contribution pour les postes de départ appartenant au Transporteur, celui-ci souligne qu'il exige le paiement de la contribution aux mises en service respectives de chacun de ceux-ci. Le Transporteur continuera d'appliquer cette modalité.

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.

Proposition du Transporteur

- 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.

3.5 Risques particuliers de certains projets

À la suite de l'examen du projet Éléonore[23], dans sa décision D-2008-073, la Régie se questionnait quant aux risques relatifs au raccordement de certains clients du Distributeur. Dans cette décision, la Régie indiquait ce qui suit :

> « *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.* » (Nos soulignés)[24]

Le Transporteur comprend que la Régie s'interroge sur la possibilité que la clientèle du Transporteur puisse être amenée à assumer le risque associé à des projets d'investissement réalisés pour rencontrer les besoins d'un certain type de clients du Distributeur, advenant un arrêt des activités de ceux-ci.

Le Transporteur rappelle que son client pour l'alimentation de la charge locale est le Distributeur selon les *Tarifs et conditions*. Il n'a pas de relation commerciale avec les clients du Distributeur.

Pour répondre au questionnement de la Régie, le Transporteur propose une mesure d'encadrement relativement à la situation précise 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 en territoire isolé. Le Transporteur entend appliquer des critères spécifiques ci-après décrits, afin d'identifier les projets soumis à cette mesure. Le Transporteur verra à refléter cette mesure dans les ententes internes de raccordement avec le Distributeur pour les projets identifiés.

---

[23] Dossier R-3656-2008.
[24] Décision D-2008-073, page 14.

La mesure proposée consiste à exiger une indemnité, auprès du Distributeur, équivalente à la valeur de l'allocation résiduelle, majorée des frais d'entretien et d'exploitation, en cas d'arrêt des activités des clients industriels concernés, à l'intérieur de la période de 20 ans ou de la période pour laquelle l'allocation a été octroyée. La valeur de l'allocation résiduelle sera déterminée au prorata du nombre d'années restantes sur la durée de l'allocation octroyée.

L'indemnité versée par le Distributeur sera équivalente à l'allocation résiduelle en cas d'arrêt des activités des clients ciblés par cette mesure. Un tel versement fait en sorte que la valeur résiduelle de l'allocation est déduite de la base de tarification du Transporteur et n'est plus reflétée dans ses revenus requis.

Le Transporteur entend procéder à une analyse des projets de raccordement au réseau de transport des clients industriels du Distributeur pouvant faire l'objet d'un tel engagement, par l'emploi de deux critères spécifiques.

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

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

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

La valeur du ratio détermine le poids de la charge du client industriel par rapport à la charge environnante. La charge environnante est définie par la somme des charges actuelles du réseau de transport présentes dans un rayon de 15 kilomètres à un point géographique donné. Ce rayon est établi en considérant le rayonnement moyen d'un poste satellite en zone rurale. Plus le ratio est élevé, plus la charge du client est importante par rapport à la charge environnante, ce qui permet de déterminer qu'il s'agit d'un client situé en territoire isolé. Le Transporteur définit le seuil de ce ratio à 90 %. Un client présentant un ratio égal ou supérieur à ce seuil est considéré comme un client situé en territoire isolé.

Préalablement au paiement de l'indemnisation par le Distributeur, un test d'exigibilité sera effectué. Ce test a pour objet de confirmer si les installations initialement « situées en territoire isolé » et « dédiées à la desserte d'un seul client », méritent toujours une telle qualification et si la valeur de l'allocation résiduelle est supérieure à 5 M$. Cette vérification

sera effectuée par le Transporteur, par un nouveau calcul du ratio présenté ci-haut. Si le projet n'est plus ciblé, aucun remboursement ne sera exigé. Dans le cas où un remboursement demeure exigible, celui-ci sera versé par le Distributeur suite à la cessation des activités.

Le traitement comptable réglementaire de l'indemnité serait conforme aux traitements similaires autorisés par les décisions D-2003-214[25] et D-2003-12[26] visant des transactions entre le Transporteur et le Distributeur.

Proposition du Transporteur

- Obtenir le versement d'une indemnité du Distributeur en cas de cessation des activités d'un client industriel répondant au profil de risque cerné par la Régie et identifié au moyen d'un critère financier et d'un critère d'isolement.

3.6 Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur

Dans le cadre de l'examen du projet Éléonore[27], la Régie acceptait le traitement proposé par le Transporteur concernant les ajustements apportés à l'allocation maximale dans le cas où le client du Distributeur détient son propre poste abaisseur. Le Transporteur avait déduit de l'allocation octroyée au projet un montant forfaitaire qu'il évaluait équivalent aux coûts associés au poste abaisseur détenu par le client.

Dans sa décision[28], la Régie notait que les règles et modalités relatives à cet ajustement n'étaient pas définies au texte des *Tarifs et conditions* et demandait au Transporteur de présenter et justifier le cadre conceptuel et les données de référence servant à établir l'ajustement de l'allocation maximale et d'en définir les modalités d'application.

Après analyse, le Transporteur considère qu'il n'est pas opportun de déduire de l'allocation maximale un montant correspondant aux coûts associés aux postes abaisseurs, pour les raisons présentées ci-après.

Aujourd'hui, tous les clients industriels directement raccordés au réseau de transport détiennent leur propre poste abaisseur.

---

[25] Dossier R-3512-214 visant la demande du Transporteur et du Distributeur relative au raccordement du village cri de Waskaganish, comme décrit à la pièce HQT-7, Document 1, section 1.4.

[26] Dossier R-3401-98 en ce qui a trait au traitement des contributions relatives à l'installation de raccordement d'un producteur privé (appendice J, section B-4 des *Tarifs et conditions*), comme décrit à la pièce HQT-11, Document 2.4, pages 5 à 7.

[27] Dossier R-3656-2008.

[28] Dossier R-3656-2008, décision D-2008-073, page 12.

Le montant d'allocation maximale représente un maximum octroyé jusqu'à concurrence des coûts effectivement encourus par le Transporteur pour les ajouts au réseau. Si ces coûts excluent les coûts des postes abaisseurs détenus par les clients du Distributeur (construits et payés par eux), ces derniers ne sont pas, à l'évidence, inclus dans le montant d'allocation octroyé au Distributeur. Ceci signifie que le Distributeur ne reçoit pas, dans l'allocation qui lui est octroyée par le Transporteur, de montant destiné à couvrir le coût spécifique des postes abaisseurs détenus par certains de ses clients. À la base, il n'y a aucune compensation du Transporteur pour ces coûts.

Par ailleurs, le Transporteur considère opportun d'apporter des clarifications concernant le rapprochement effectué dans le passé entre ce traitement et le crédit d'alimentation en moyenne ou haute tension du Distributeur. Ainsi, en vertu de l'article 10.2 des *Tarifs et conditions du Distributeur*, un crédit mensuel en dollars par kilowatt est appliqué sur la prime de puissance à son abonnement.

Le Transporteur estimait alors que, puisque le client détenait son propre poste abaisseur et qu'il obtenait un crédit de la part du Distributeur, diminuer l'allocation maximale au projet permettait d'éviter une seconde compensation financière au client. Or, le montant d'allocation est octroyé au Distributeur, et non pas au client. Les postes abaisseurs ne sont pas des actifs du Transporteur et par conséquent, leurs coûts ne sont pas intégrés dans sa base de tarification. L'allocation maximale est appliquée au coût global du projet, qui n'inclut pas le coût du poste abaisseur.

Conséquemment, le Transporteur soutient qu'aucune modification des *Tarifs et conditions* n'est requise.

Proposition du Transporteur

- Maintenir la pleine allocation aux projets de raccordement de clients industriels du Distributeur, sans réduction, en conformité avec le texte actuel des *Tarifs et conditions.*

3.7 Approche de partage des coûts des ajouts au réseau entre des clients du service de transport

Dans sa décision suite à la demande relative au projet Saint-Césaire – Bedford [29], la Régie « c*onstate que la méthodologie utilisée par le Transporteur afin de répartir le coût total du*

[29] Dossier R-3819-2012, décision D-2012-152, paragraphe 58.

Projet entre le Distributeur et un client du service de point à point, en l'occurrence le Producteur dans le cas présent, n'est pas codifiée aux Tarifs et conditions. »

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

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

Proposition du Transporteur

- Codifier dans les *Tarifs et conditions* l'approche de partage des coûts entre des clients pour des ajouts au réseau faisant partie d'une solution technique commune et optimale.

3.8 Suivi des engagements

Cadre des engagements

L'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*[30] concerne les raccordements de centrales et les engagements que doivent prendre les clients de point à point afin de couvrir les coûts, nets des contributions, pour le raccordement de celles-ci. Le Transporteur précise que seul Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») a actuellement des engagements.

Avant l'adoption des dispositions de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*, le Producteur a pris des engagements de type Toulnustouc. Ces engagements consistent en des engagements de type « *take or pay* » pour couvrir la valeur annuelle, présentée sous forme d'annuité, des coûts encourus par le Transporteur pour les projets de raccordement de certaines centrales. Ces engagements s'appliquent aux raccordements suivants : centrale de la Toulnustouc, centrale de l'Eastmain-1, centrale Mercier, centrale de la Péribonka, ainsi

[30] Décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2007-34, où la Régie a approuvé les modalités.

que les centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs. Afin de valider les engagements de type Toulnustouc, le Transporteur compare le total des engagements pris par le Producteur aux revenus annuels de services de point à point qu'il fournit. Le Transporteur effectue actuellement le suivi des engagements de type Toulnustouc dans le cadre de son rapport annuel, tel que demandé par la Régie dans la décision D-2009-071[31].

Pour tout autre projet de centrale à raccorder au réseau de transport, ce sont les dispositions de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions* qui s'appliquent et ce, depuis l'adoption de cet article en avril 2006. L'article 12A.2 présente trois options permettant aux clients de point à point de rembourser les coûts encourus par le Transporteur pour l'intégration d'une nouvelle centrale.

La première option, soit l'article 12A.2 i), consiste, pour le client, à avoir signé au moins une convention de service de transport ferme à long terme, dont la valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé à ce dernier. Le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de La Sarcelle, le projet de raccordement du complexe de la Romaine ainsi que le projet relatif au poste Manic-2, pour le Producteur, font l'objet d'un tel engagement.

La seconde option, soit l'article 12A.2 ii), consiste à signer un engagement de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type « *take or pay* » pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé à celui-ci, pour assurer le raccordement de la centrale. Le raccordement de la centrale Magpie est actuellement le seul projet à faire l'objet de ce type d'engagement pris par le Producteur. Le suivi de cet engagement se fait par mesurage à la centrale.

La troisième option, soit l'article 12A.2 iii) consiste en un remboursement au Transporteur d'un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par celui-ci pour assurer le raccordement de la centrale.

Le Transporteur souligne que les engagements en vertu de l'article 12A.2 i) actuellement en vigueur n'ont pas été pris sur une base annuelle. En effet, dans le cadre de l'application de cet article conformément aux *Tarifs et conditions*, les revenus de conventions de service de transport à long terme, en valeur actualisée, doivent être suffisants pour couvrir les coûts des projets de raccordement d'un client du service de transport.

---

[31] Dossier R-3669-2008.

Ces démonstrations ont été présentées à trois reprises à la Régie dans le cadre des demandes d'autorisation de projets d'investissement[32].

Comme précisé, le Producteur, seul client présentement visé par l'article 12A.2, s'est engagé envers le Transporteur à couvrir les coûts des ajouts au réseau découlant des projets précités suivant les dispositions prévues à l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*[33]. Les coûts des ajouts pour ces projets sont entièrement couverts par les revenus provenant du service de transport du Producteur qui découlent des conventions de services à long terme en vigueur. Ainsi, la valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts des ajouts au réseau encourus par le Transporteur pour couvrir les coûts des projets précités. Ces démonstrations ont été présentées à la Régie et elle a autorisé les projets d'investissement visés dans ses décisions D-2008-149, D-2011-083 Motifs et D-2011-098.

Modalités proposées par le Transporteur

Le Transporteur propose une nouvelle approche en ce qui trait aux suivis des engagements pour les projets futurs. Le suivi proposé des engagements est effectué sur une base annuelle, comme souhaité par la Régie[34].

Suivant cette proposition, le Transporteur réalisera un suivi annuel démontrant que les coûts des ajouts pour chaque client, tels qu'établis aux fins de suivi pour l'ensemble des projets visés par l'article 12A.2 i), ainsi que les sections A, B et D de l'*appendice J*, seront récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client.

Le Transporteur propose de procéder au suivi des engagements sur une base annuelle, comme suit :

---

32 Demandes d'autorisations : *Demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle à son réseau de transport* (R-3674-2008), *Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur relatif au raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport* (dossier R-3757-2011) et *Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur relatif au remplacement de deux transformateurs élévateurs au poste Manic-2* (dossier R-3762-2011).

33 Le Producteur a signé les conventions de service de transport ferme à long terme pour livraison à ON, MASS et NE, afin de couvrir ses engagements. La convention de service de transport à long terme pour livraison à ON a été signée le 16 octobre 2006 et déposée à la Régie le 16 novembre 2006. Les conventions de service de transport à long terme pour livraison à MASS et NE ont été signées le 31 mars 2009 et déposées à la Régie le 21 avril 2009.

34 Dossier R-3669-2008, décision D-2009-071, paragraphe 34.

- Les revenus annuels correspondent aux revenus réels provenant des conventions de service en vigueur desquels sont soustraits les revenus qui ne peuvent être considérés ainsi que les revenus devant couvrir les engagements selon l'article 12A.2 ii) (mesurage à la centrale). Le total montre les revenus qui peuvent servir à couvrir les engagements de type Toulnustouc et les autres engagements ;
- Les engagements sont établis en calculant une annuité sur une période maximale de 20 ans à partir des coûts assumés par le Transporteur pour chaque projet. Les engagements, de type Toulnustouc, selon l'article 12A.2 i) et selon l'*appendice J*, sont ensuite additionnés ;
- Pour chaque client, la somme des revenus annuels doit compenser la somme des engagements pour l'ensemble de ses projets.

Un format de suivi des engagements est proposé par le Transporteur. Le Transporteur propose que le suivi soit réalisé dans le cadre de son rapport annuel, selon le format présenté et qu'il s'applique à tous les clients de point à point qui auront des projets mis en service après l'entrée en vigueur de la proposition du Transporteur, si la Régie l'accepte.

En ce qui a trait aux obligations existantes du Producteur, qui consistent en engagements et en conventions de service de transport, celles-ci bénéficient de cadres juridiques constitués, notamment en ce que les diverses ententes et conventions conclues avec le Transporteur, ainsi que les projets autorisés par la Régie qui en ont découlé, étaient conformes au cadre réglementaire en vigueur au moment de leur conclusion. Ce cadre prévoyait notamment une démonstration de couverture des coûts des ajouts au réseau sur une base de valeur actualisée ne se prêtant pas à un suivi sur une base annuelle.

Afin d'être en mesure de réaliser un suivi annuel, le Transporteur propose maintenant de considérer l'ensemble de ces obligations aux fins de ce suivi, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés entre le Transporteur et son client. Le cas échéant, la méthode décrite ci-haut sera appliquée aux projets existants. Par ailleurs, si un excédent de revenus par rapport aux annuités et aux suivis de type Toulnustouc et de type mesurage à la centrale se dégage, cet excédent sera appliqué à titre de remboursement complémentaire à l'ensemble des projets faisant l'objet d'un suivi selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J permettant de rencontrer plus rapidement ses obligations envers le Transporteur, en ce qui a trait aux coûts assumés par ce dernier pour les ajouts au réseau. Ce remboursement complémentaire constitue une mesure de transition raisonnable entre le cadre dans lequel ces engagements ont été pris et le cadre actuellement proposé. En effet, pour les projets existants et les conventions de service signées, il convient, afin de fournir un suivi annuel, de transposer l'analyse en valeur actualisée en un suivi annuel équivalent. Pour atteindre cette équivalence en mode annuel, le recours au remboursement complémentaire est requis

afin de respecter l'engagement du client. De cette façon, l'entièreté des revenus annuels est reconnue.

Le Transporteur présente, au tableau de l'annexe 2, le suivi des engagements selon la méthode proposée. Ce tableau présente tous les engagements du Producteur ainsi que les revenus annuels.

Propositions du Transporteur

- Établir un suivi des engagements sous forme d'annuités pour les ajouts des clients de point à point.
- Mettre en place un suivi sur une base annuelle, comparant, pour chaque client, l'ensemble des engagements à l'ensemble des revenus obtenus de ceux-ci.
- Soumettre les obligations actuellement en vigueur à un suivi annuel équivalent sujet à l'application d'une mesure de transition raisonnable, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés entre le Transporteur et le client visé.

3.9 Autres sujets

3.9.1 Modes de calcul de l'impact tarifaire

Le Transporteur doit présenter à la Régie un calcul de l'impact tarifaire dans le cadre de ses demandes d'investissement pour les projets d'une valeur supérieure ou égale à 25 M$ et pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$, comme prescrit par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, ainsi que dans les demandes tarifaires. Dans les deux derniers cas, la méthode et les résultats pour l'ensemble des investissements sont identiques.

Dans la décision D-2012-059[35], la Régie demande au Transporteur de déposer une proposition afin d'améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les demandes de projets d'investissement et celui déposé dans les demandes tarifaires. Le Transporteur présente ci-après les motifs expliquant les différences dans les modes de calcul de l'impact tarifaire.

Dans le cadre d'un projet d'investissement relié à la croissance des besoins, la démonstration assurant la neutralité tarifaire est faite lors de la demande d'autorisation du projet, en adéquation avec le cadre réglementaire. L'impact tarifaire, en marge du tarif de

[35] Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, paragraphe 373.

référence, soit le plus récent tarif annuel approuvé, est présenté sur une période de 20 ans et sur une période comparable à la durée d'utilité moyenne des immobilisations du projet. Il s'agit de l'impact des mises en exploitation prévues du projet et de la croissance associée sur le tarif de référence. Ce mode de calcul traduit l'impact tarifaire du projet, toutes choses étant égales par ailleurs.

Dans le cadre d'une demande tarifaire, le Transporteur présente les mouvements ponctuels du coût unitaire de transport associé à l'ensemble des investissements, incluant l'impact des mises en service prévues de tous les projets de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle », en considérant la croissance des besoins de transport pour les dix prochaines années, par rapport au tarif de référence. À la différence d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement, il n'y a pas d'appariement entre les coûts des projets et les revenus qu'ils procurent, s'agissant plutôt d'une tendance en fonction des données disponibles à ce moment. Ainsi, les revenus estimés peuvent provenir de conventions de service existantes lors de la fixation du tarif de référence, qui procurent des revenus sur de longues périodes, alors que les coûts des projets d'investissement sont à venir. Ces conventions à long terme ont un effet marginal à la baisse sur le tarif de transport, toutes choses étant égales par ailleurs. Or, les coûts des projets d'investissement nécessaires pour répondre aux demandes de services de transport peuvent se matérialiser ultérieurement. Les ajouts au réseau semblent donc avoir un effet à la hausse sur le tarif de transport dans les années futures, par rapport au tarif de référence, alors que des engagements suffisants ont été pris pour couvrir le coût de ces ajouts au réseau antérieurement à leurs réalisations.

Le Transporteur réitère que la simulation des mouvements ponctuels du coût unitaire de transport présentée dans le cadre d'une demande tarifaire demeure une indication, puisque la majorité des projets d'investissement considérés dans cette analyse est à un stade préliminaire. En effet, certains projets de la charge locale peuvent être reportés ou même abandonnés ultérieurement. Les coûts de ces projets futurs du Distributeur, au-delà d'un horizon de trois ans, n'ont pas été soumis à l'application de l'allocation maximale afin d'en établir la contribution, le cas échéant. De plus, les prévisions des contributions à recevoir du Distributeur dans le cadre de l'agrégation de ses projets pour fin d'évaluation de sa contribution ne sont pas connues au-delà d'une telle période, puisqu'il est difficile de prévoir avec acuité sur un horizon plus grand les projets d'investissement qui seront réellement mis en service dans une même année. De plus, il est difficile d'associer des projets et les MW s'y rattachant au-delà d'une telle période. Ainsi, dans le cadre de la demande tarifaire, le Transporteur présente les projets les plus susceptibles de se matérialiser sur un horizon de 10 ans, mais ne peut évaluer les contributions afférentes aux projets au-delà de la période précitée, ce qui peut surévaluer la valeur des mises en service à intégrer à la base de

tarification au-delà de cette période et par conséquent, le coût unitaire de transport en mode prévisionnel.

Par ailleurs, la simulation des mouvements ponctuels du coût unitaire de transport dans le cadre d'une demande tarifaire est présentée sur 10 ans, mais la croissance des besoins que ces projets visent à alimenter est établie sur une période de 20 ans. La planification du réseau s'inscrit dans une perspective de long terme. Dans ce contexte, il est possible, en fonction des cycles économiques, qu'un impact tarifaire soit estimé sur quelques années, pour se résorber sur l'ensemble de la période. Dans le cas de l'alimentation de la charge locale, la croissance se matérialise graduellement. En effet, comme les investissements pour la charge locale sont réalisés de façon à rencontrer la croissance prévue sur une période de 20 ans, il peut arriver que, de façon momentanée, qu'il y ait un impact à la hausse sur le tarif, bien que survienne une baisse sur l'ensemble de la période. Puisque le calcul de l'allocation maximale est effectué de façon conservatrice, sur 20 ans alors que les actifs sont amortis en moyenne sur 40 ans, les impacts à la hausse sur le tarif ne sont que temporaires et se neutralisent ultérieurement.

Pour ces raisons, le Transporteur considère que, compte tenu de leur cadre d'application propre, il n'y a pas lieu de modifier les modes de calcul de l'impact tarifaire présentés dans les projets d'investissement à la marge et dans les demandes tarifaires. Cependant, comme mentionné précédemment, les simulations effectuées dans le cadre des demandes tarifaires sont, dans les faits, des présentations des mouvements ponctuels du coût unitaire de transport sur une période de 10 ans. Pour ces raisons, le Transporteur propose de libeller ces simulations de la façon suivante « effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport ».

Propositions du Transporteur

- Maintenir les modes de calcul de l'impact tarifaire, ayant des finalités différentes, telles que présentés dans le cadre des projets d'investissement, soit à la marge du tarif de référence, et dans les demandes tarifaires par une simulation sur 10 ans.
- Libeller la simulation tarifaire dans le cadre des demandes tarifaires de la façon suivante : « effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport ».

3.9.2 Aménagements particuliers

Le Transporteur avait annoncé dans la demande tarifaire 2011[36] l'amorce d'une réflexion sur le sujet « d'aménagements particuliers » pour certains types de projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables.

Le Transporteur n'a pas poursuivi cette réflexion et n'envisage plus introduire une telle approche, considérant que les modalités proposées dans la présente demande relativement à sa politique d'ajouts encadrent adéquatement les modalités d'intégration de tels projets.

Proposition du Transporteur

- Maintenir les modalités existantes pour ce type de projets. Le Transporteur n'envisage plus introduire une telle approche.

3.9.3 Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes

La Régie mentionne, dans sa décision D-2011-039[37], que le traitement relatif à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales présente un potentiel d'iniquité entre les propriétaires de centrales, selon que les postes de départ de ces centrales font ou non partie des actifs du Transporteur au moment de leur réfection ou remplacement.

Pour répondre au questionnement de la Régie, le Transporteur soumet la proposition suivante.

Tout d'abord, le Transporteur répartit les centrales existantes raccordées à son réseau de transport en trois grandes catégories selon leur cadre contractuel :

- Les centrales appartenant à Hydro-Québec ;
- Les centrales appartenant aux producteurs privés pour lesquels un remboursement sur les postes de départ jusqu'à la contribution maximale est versé par le Transporteur ;
- Les autres centrales appartenant aux producteurs privés dont les postes de départ n'ont pas fait l'objet d'un remboursement du Transporteur (par exemple, APR-91 pour les petites centrales hydroélectriques).

[36] Dossier R-3738-2010, pièce HQT-10, Document 3, page 17.
[37] Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, paragraphe 450.

Les postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec sont traités, au même titre que tous les investissements requis à la fin de la durée d'utilité des équipements, en pérennité.

Pour ce qui concerne les centrales appartenant aux producteurs privés, une contribution est versée pour les postes de départ à leur mise en service initiale. Ces derniers deviennent ainsi des actifs du réseau de transport, suivant le principe comptable du contrat de location-acquisition. Ces producteurs demeurent toutefois responsables de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de leurs postes de départ. Lors de la réfection ou du remplacement de ces postes à la fin de leur durée d'utilité, le Transporteur propose un traitement en pérennité similaire à celui qui s'applique aux postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec, dans la mesure où certaines conditions de nature contractuelle sont rencontrées, notamment que le producteur démontre qu'il a une entente (contrat avec le Distributeur, le Producteur ou convention de service de transport) en vigueur, qu'il a effectué l'entretien de son poste de départ en conformité avec les exigences prévues à l'entente de raccordement et que la pérennité de son poste de départ est requise. Le Transporteur souligne que tous les clients, dans une situation similaire, seront traités de la même façon.

En ce qui a trait aux autres centrales appartenant aux producteurs privés, dont les postes de départ n'ont pas fait l'objet d'un remboursement du Transporteur, la pérennité des installations n'est pas sous la responsabilité de ce dernier. Ce sont les producteurs privés qui sont responsables d'en assurer la pérennité. Ces actifs ne faisant pas partie du réseau de transport, le Transporteur ne propose donc pas de modalité pour la pérennité de leurs actifs.

Le Transporteur indique que, étant donné que certains contrats ont été conclus avant la mise en place du cadre réglementaire actuel, un traitement identique ne peut être proposé pour tous les producteurs, comme décrit précédemment. Dans les circonstances, le Transporteur propose néanmoins un traitement équitable adapté à chaque situation, tenant compte, le cas échéant, du cadre contractuel en vigueur.

Propositions du Transporteur

- Appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur jusqu'à la contribution maximale, et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de leur réfection.

4 Conclusion

Le Transporteur est d'avis que la preuve déposée dans la présente demande respecte les éléments fondamentaux du cadre légal et réglementaire et du contexte commercial propres au Transporteur.

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.

Les modalités proposées pour la politique d'ajouts visent à permettre la réalisation des ajouts au réseau afin de répondre aux besoins des clients et d'assurer la disponibilité d'un service de transport fiable.

Annexe 1

Agrégation des projets de croissance de charges et de ressources et évaluation de la contribution requise du Distributeur

Le tableau suivant présente l'agrégation annuelle (charges et ressources) des projets de croissance de charges ainsi que des projets de ressources, concernant l'intégration de parcs éoliens, pour la charge locale.

Année		**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Croissance totale sur 20 ans en MW - Charges	(A)	865	106	369	460	429	229	230	551	190
Allocation Maximale de HQT en M$ - Charges	(B)	484	60	195	286	253	130	131	287	114
Total des investissements de HQT en M$ - Charges	(C)	143	58	140	173	170	126	105	296	389
Total des investissements de HQT en M$ - Ressources (Note 1)	(D)	26	18	62	122	22	214	210	231	169
Écart annuel (Note 2)	(E) = (B) - (C + D)	**315**	**(17)**	**(6)**	**(9)**	**61**	**(210)**	**(184)**	**(239)**	**(444)**
Écart Pluriannuel	**Somme des (E)**	**315**	**298**	**292**	**283**	**344**	**134**	**(50)**	**(289)**	**(733)**

Note 1 : Les investissements du Transporteur sont avant déduction des excédents prévus être versés par le Distributeur.

Note 2 : Sans la majoration de 15% pour frais d'entretien et exploitation.

Les tableaux suivants présentent le détail annuel de l'agrégation des projets de croissance de charges ainsi que des projets de ressources, concernant l'intégration de parcs éoliens, pour la charge locale pour les années 2006 à 2014.

ANNÉE 2006

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste satellite Cowansville	38,0	21,3	8,0	13,3
Poste satellite Donnacona 25 kV	13,7	7,7	16,3	-8,7
Poste satellite Groulx	66,0	37,0	6,0	31,0
Poste satellite Iberville	11,5	6,4	9,3	-2,9
Poste satellite Mascouche	55,0	30,8	6,2	24,6
Poste satellite Mirabel	46,5	26,0	9,6	16,4
Poste satellite Renaud	96,0	53,8	3,8	50,0
Poste satellite St-Félicien	10,0	5,6	7,3	-1,7
Poste satellite St-Rémi 25	12,5	7,0	8,9	-1,9
Ligne Dorion-Langlois	0,0	0,0	5,9	-5,9
Poste satellite Notre-Dame-du-Laus	2,0	1,1	1,0	0,1
Poste Arnaud (Client Alouette - Phase II)	500,0	280,0	37,5	242,5
Mine Niobec (Cambior)	3,0	1,7	1,2	0,5
Goldex à Val d'Or (Mines Agnico-Eagle)	10,5	5,9	3,3	2,6
Télécom	0,0	0,0	18,6	-18,6
Total Charges	**864,7**	**484,2**	**142,9**	**341,3**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			9,9	
Travaux communs			0,3	
Mise à niveau			13,2	
Télécom			3,0	
Sous-total			**26,4**	
Total Ressources			**26,4**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**169,3**	

ANNÉE 2007

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste satellite Arthabaska-Kingsey	6,7	3,8	16,3	-12,5
Poste satellite Marie-Victorin	14,7	8,4	12,7	-4,3
Poste satellite Mgr. Émard	50,4	28,7	8,2	20,5
Poste satellite Ste-Thérèse O	26,9	15,3	12,4	3,0
Poste source Chénier	0,0	0,0	3,9	-3,9
Poste source Notre-Dame	0,0	0,0	3,0	-3,0
Mine Casa Berardi (poste Normétal)	6,8	3,5	1,6	1,9
Total Charges	**105,5**	**59,8**	**58,0**	**1,8**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			0,2	
Anse-à-Valleau (100,5 MW)			0,5	
Travaux communs			13,2	
Mise à niveau			4,6	
Télécom			0,0	
Sous-total			**18,5**	
Total Ressources			**18,5**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**76,5**	

Année 2008

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste satellite St-Lin	67,0	38,5	45,1	-6,6
Wemindji - Alimentation de la communauté Crie	3,8	2,2	43,2	-41,0
Poste satellite St-Sulpice	54,2	31,1	15,2	15,9
Alimentation du client Erco Mondial	85,1	44,4	15,2	29,2
Alimentation du chantier Eastmain-1	4,8	2,5	2,6	0,0
Remplacement de la ligne Sorel-Tracy	114,0	53,2	12,5	40,7
Autres projets	40,5	23,2	5,9	17,3
Total Charges	**369,4**	**195,2**	**139,7**	**55,5**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			0,3	
Anse-à-Valleau (100,5 MW)			16,9	
Parc Carleton (109,5 MW)			32,8	
Travaux communs			5,6	
Mise à niveau			2,9	
Télécom			3,1	
Sous-total			**61,7**	
Total Ressources			**61,7**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**201,4**	

Année 2009

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste Chomedey - poste source 315-120 kV	0,0	0,0	6,6	-6,6
Poste Mont-Tremblant	38,4	23,9	47,3	-23,4
Poste Saraguay - nouv. section 315-25 kV	90,0	56,0	30,1	25,9
Poste Vaudreuil-Soulanges	78,2	48,7	26,5	22,2
Poste Chomedey - poste satellite 315-25 kV	138,8	86,3	10,9	75,4
Poste Baie d'Urfée	60,1	37,4	9,6	27,8
Poste Mégantic	13,3	8,3	10,0	-1,7
Poste Magog	25,3	15,8	12,4	3,4
Raccordement Client ETGO	14,3	7,3	6,0	1,3
Raccordement temporaire camp. La Sarcelle	N/A	1,7	1,7	0,0
Autres projets < 5 M$	1,6	1,0	11,8	-10,8
Total Charges	**460,0**	**286,3**	**172,9**	**113,4**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			0,2	
Anse-à-Valleau (100,5 MW)			0,2	
Parc Carleton (109,5 MW)			0,2	
Parc St-Ulric (127,5 MW)			27,6	
Travaux communs			90,0	
Mise à niveau			2,6	
Télécom			1,4	
Sous-total			**122,2**	
Total Ressources			**122,2**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**295,1**	

Année 2010

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	0,0	0,0	0,0
Poste satellite Anne-Hébert	91,0	54,2	73,5	-19,3
Poste satellite de St-Maxime	17,0	10,1	14,5	-4,3
Poste satellite de Delson	67,0	39,9	11,9	28,1
Raccordement du Chantier la Romaine	n.a.	8,8	12,3	-3,5
Raccordement Canadian Malartic Osisko	85,0	47,4	14,4	33,0
Poste satellite Bourget	42,6	25,4	10,0	15,4
Poste satellite de Francheville	18,2	10,8	1,0	9,9
Poste satellite Neufchatel	37,1	22,1	0,7	21,4
Poste source de Hauterive	70,8	34,4	29,5	4,9
Poste source Leneuf	0,0	0,0	2,4	-2,4
Total Charges	**428,7**	**253,2**	**170,0**	**83,2**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			0,1	
Anse-à-Valleau (100,5 MW)			0,0	
Parc Carleton (109,5 MW)			0,0	
Parc St-Ulric (127,5 MW)			0,5	
Parc Montagne Sèche (58,5 MW)			11,7	
Travaux communs			10,2	
Mise à niveau			0,0	
Télécom			-0,2	
Sous-total			**22,3**	
Total Ressources			**22,3**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**192,3**	

Année 2011

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste source Chomedey 315-120 kV	0,0	0,0	7,1	-7,1
Poste satellite Mistissini / Waconichi	7,3	4,2	36,8	-32,6
Ligne 120 kV Beauceville - Ste-Marie	0,0	0,0	32,6	-32,6
Ligne Notre-Dame et Berri	0,0	0,0	3,9	-3,9
Poste satellite L'Annonciation	14,3	8,1	9,0	-1,0
Poste satellite Bois-Francs	18,5	10,5	9,6	0,9
Poste satellite Ste-Agathe	32,8	18,6	5,1	13,5
Poste satellite Saraguay 315-25 kV	88,0	49,8	12,4	37,5
Poste satellite Ste-Thérèse	24,2	13,7	5,3	8,4
Autres projets < 5 M$	44,0	24,9	4,2	20,7
Total Charges	**229,2**	**129,7**	**125,9**	**3,9**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Baie-des-Sables (109,5 MW)			0,0	
Parc Carleton (109,5 MW)			0,0	
Parc Montagne Sèche (58,5 MW)			40,9	
Parc St-Ulric (127,5 MW)			0,0	
Parc Mont-Louis (100,5 MW)			29,9	
Parc Gros Morne (211,5 MW)			29,5	
Travaux communs			108,1	
Sous-total			**208,4**	
2e AO éolien				
Parc Lac-Alfred (300 MW)			0,8	
Parc St-Robert-Bellarmin (80,0 MW)			0,2	
Parc Le Plateau (138,6 MW)			4,2	
Sous-total			**5,3**	
Total Ressources			**213,7**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**339,5**	

Année 2012

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	0,0	22,4	-22,4
Ligne 120 kV Beauceville - Ste-Marie	0,0	0,0	1,0	-1,0
Poste satellite St-Lin	59,1	33,7	7,3	26,4
Renforcement du réseau de Bécancour	0,0	0,0	30,3	-30,3
Raccordement permanent du projet minier Lac Bloom	34,0	19,2	11,8	7,4
Raccordement permanent du projet Éléonore	48,0	27,4	27,4	0,0
Autres projets < 5 M$	88,9	50,7	4,9	45,8
Total Charges	**230,0**	**131,1**	**105,1**	**26,0**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Parcs Montagne Sèche (58,5 MW) / St-Ulric (127,5 MW) / Mont-Louis (100,5 MW)			-6,6	
Parc Gros Morne (211,5 MW)			7,8	
Travaux communs			2,3	
Sous-total			**3,5**	
2e AO éolien				
Parc Lac-Alfred (300 MW)			26,8	
Parc St-Robert-Bellarmin (80,0 MW)			42,0	
Parc De l'Érable (100,0 MW)			20,1	
Parc Des Moulins (135,7 MW)			7,1	
Parc Le Plateau (138,6 MW)			29,1	
Parc Massif du Sud (150,0 MW)			23,7	
Parc New Richmond (67,8 MW)			14,9	
Parc Seigneurie de Beaupré 2 et 3 (271,8 MW)			24,8	
Parc Montérégie (101,2 MW)			14,1	
Renforcement Matapédia			4,1	
Sous-total			**206,6**	
Total Ressources			**210,1**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**315,2**	

Année 2013

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	0,0	7,1	-7,1
Nouveau poste satellite St-Bruno-de-Montarville	91,0	52,0	52,7	-0,8
Nouveau poste satellite Lachenaie 315-25 kV	90,0	51,4	41,8	9,6
Nouveau poste satellite Charlesbourg	82,5	47,1	55,4	-8,3
Poste satellite Lavaltrie	64,0	36,5	12,2	24,3
Poste satellite Chéneville	7,7	4,4	6,2	-1,8
Renforcement du réseau de Bécancour	0,0	0,0	20,0	-20,0
Poste satellite Lévis	40,5	23,1	10,9	12,2
Poste satellite Dubuc	9,6	5,5	6,4	-0,9
Ligne biterne 120 kV Chaudière-St-Agapit	0,0	0,0	24,6	-24,6
Poste satellite Landry	18,2	10,4	18,0	-7,6
Poste satellite Mont-Royal	60,3	34,4	29,1	5,3
Renforcement du réseau 315 kV de l'Abitibi - phase 1 - Poste de Figuery	0,0	0,0	7,7	-7,7
Autres projets < 5 M$	87,6	22,3	3,7	18,6
Total Charges	**551,4**	**287,2**	**295,8**	**-8,6**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Parcs Montagne Sèche (58,5 MW) / St-Ulric (127,5 MW)			0,2	
Parc Gros Morne (211,5 MW)			0,0	
Parc Mont-Louis (100,5 MW)			-2,3	
Travaux communs			1,9	
Excédent à verser par HQD (sans le 15% des FEE)			-26,4	
Sous-total			**-26,6**	
2e AO éolien				
Parc Lac-Alfred (300 MW)			50,1	
Parc St-Robert-Bellarmin (80,0 MW)			-9,4	
Parc De l'Érable (100,0 MW)			11,3	
Parc Des Moulins (135,7 MW)			23,1	
Parc Le Plateau 3 (20,3 MW)			12,4	
Parc Le Plateau (138,6 MW)			0,0	
Parc Massif du Sud (150,0 MW)			16,4	
Parc New Richmond (67,8 MW)			11,6	
Parc Seigneurie de Beaupré 2 et 3 (271,8 MW)			95,5	
Parc Montérégie (101,2 MW)			0,2	
Renforcement Matapédia + Réseau principal			29,5	
Sous-total			**240,7**	
3e AO éolien				
Parc Le Plateau 2 (23,0 MW)			6,9	
Parc St-Damase (24,0 MW)			0,9	
Parc Viger-Denonville (24,6 MW)			8,7	
Sous-total			**16,5**	
Total Ressources			**230,5**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**526,3**	

Année 2014

Projet	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Coûts des projets	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	en M$	en M$	en M$
CHARGES				
Poste source Chomedey - 315-120 kV lignes	0,0	0,0	7,0	-7,0
Reconstruction du poste satellite Bélanger	41,0	24,5	55,0	-30,5
Poste source Le Gardeur 315-120 kV	0,0	0,0	77,3	-77,3
Renforcement du réseau à 120 kV Palmarolle-Rouyn	0,0	0,0	34,1	-34,1
Poste satellite Laurent	23,0	13,8	12,0	1,8
Renforcement du réseau de Bécancour	0,0	0,0	7,2	-7,2
Ligne biterne 120 kV Chaudière-St-Agapit	0,0	0,0	0,2	-0,2
Poste satellite de Glenwood	60,8	36,4	15,7	20,7
Renforcement du réseau 315 kV de l'Abitibi - phase 1 - Poste de Figuery	0,0	0,0	102,2	-102,2
Projet St-Césaire - Bedford	0,0	0,0	25,0	-25,0
Poste source Abitibi - Remplacement transformateurs	0,0	0,0	20,0	-20,0
Poste satellite de Berthier	25,2	15,1	19,2	-4,1
Autres projets à confirmer et < 5 M$	40,4	24,2	13,9	10,3
Total Charges	**190,5**	**113,9**	**388,7**	**-274,8**
RESSOURCES				
1er AO éolien				
Parcs Montagne Sèche (58,5 MW) / St-Ulric (127,5 MW)			0,0	
Travaux communs			0,0	
Sous-total			**0,0**	
2e AO éolien				
Parc Lac-Alfred (300 MW)			0,4	
Parc St-Robert-Bellarmin (80,0 MW)			0,0	
Parc De l'Érable (100,0 MW)			0,2	
Parc Des Moulins (135,7 MW)			0,0	
Parc Seigneurie de Beaupré 2 et 3 (271,8 MW)			0,5	
Parc Seigneurie Beaupré 4 (69,0 MW)			11,7	
Parc Massif du Sud (150,0 MW)			0,0	
Parc Rivière-du-Moulin (350,0 MW)			83,0	
Parc Vent-du-Kempt (100,0 MW)			22,8	
Renforcement Réseau principal + Matapédia			8,0	
Sous-total			**126,4**	
3e AO éolien				
Parc Le Plateau 2 (23,0 MW)			0,1	
Parc Viger-Denonville (24,6 MW)			0,1	
Parc St-Philémon (24,0 MW)			12,9	
Parc Témiscouata (25,0 MW)			8,9	
Parc Le Granit (24,6 MW)			6,2	
Parc St-Damase (24,0 MW)			7,7	
Parc La Mitis (24,6 MW)			6,6	
Sous-total			**42,6**	
Total Ressources			**169,0**	
TOTAL CHARGES + RESSOURCES			**557,8**	

Annexe 2

Suivi des engagements

1 Le tableau suivant présente le suivi des engagements.

		Réel								*Projeté*	
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.0 Revenus (M$)											
1.1	**● Revenus de point à point**										
	Conventions pour livraison										
	CORN	3,5	3,5	3,4	3,4	3,4	3,6	3,4	3,4	3,3	3,5
	HIGH	17,3	17,3	16,4	16,8	17,1	17,8	17,2	17,0	16,5	17,7
	CORN	4,2	7,7	7,5	7,5	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	DER	4,6	4,6	2,2	2,2	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	NE		1,9	4,5	4,1	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	MASS					45,5	95,1	91,6	90,4	88,2	94,6
	NE					45,5	95,1	91,6	90,4	88,2	94,6
	ON					12,4	75,2	95,5	94,2	91,8	98,5
	NB					0,0	23,8	22,9	0,0	0,0	0,0
	Revenus à long terme	29,5	34,9	33,9	33,9	137,9	310,6	322,2	295,4	288,0	309,0
	Revenus à court terme	80,1	82,0	108,9	136,3	87,8	22,0	5,1	16,3	16,8	18,0
	Total – Revenus de point à point	**109,6**	**116,9**	**142,8**	**170,2**	**225,7**	**332,5**	**327,4**	**311,7**	**304,7**	**327,0**
1.2	**● Revenus non considérés**										
	Revenus à long terme	29,5	29,5	26,1	26,4	26,9	21,4	20,6	20,3	19,8	18,3
	Revenus à court terme	26,3	26,3								
	Base minimale de revenus[1]	55,8	55,8	26,1	26,4	26,9	21,4	20,6	20,3	19,8	18,3
1.3	**● Revenus pour les engagements selon l'article 12A.2 ii)[2]**										
	Centrale de Magpie										
	Revenus			0,3	1,5	1,5	1,7	1,8	1,8	1,5	1,6
	Engagement			0,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
	Total – Revenus non considérés	**55,8**	**55,8**	**26,3**	**27,9**	**28,4**	**23,1**	**22,4**	**22,2**	**21,3**	**19,9**
1.4	**● Revenus pour les engagements de type Toulnustouc et autres engagements**	**53,8**	**61,1**	**116,5**	**142,3**	**197,4**	**309,4**	**304,9**	**289,5**	**283,4**	**307,1**

		Réel								*Projeté*	
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2.0 Engagements (M$)											
2.1	**● Engagements de type Toulnustouc**										
	Centrale de la Toulnustouc	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2
	Centrale des Rapides-des-Cèdres	1,3	1,3	1,3	1,3						
	Centrale de l'Eastmain-1		25,9	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9
	Centrale Mercier			1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
	Centrale de la Péribonka			18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1
	Centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs				7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7
	Total – Engagements de type Toulnustouc	**24,5**	**50,4**	**69,9**	**77,6**	**76,3**	**76,3**	**76,3**	**76,3**	**76,3**	**76,3**
2.2	**● Engagements selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J[3]**										
	Interconnexion avec l'Ontario					121,1	233,1	204,8	170,4	144,2	
	Annuité présumée					12,4	63,4	63,4	63,4	63,4	
	Remboursement complémentaire					108,6	169,6	141,4	107,0	80,8	
	Centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle							23,8	42,8	59,6	58,2
	Annuité présumée							7,4	15,9	15,9	15,9
	Remboursement complémentaire							16,4	26,9	43,7	42,2
	Ajouts et modifications pour l'utilisation de MASS et NE									3,1	36,5
	Annuité présumée									0,8	10,0
	Remboursement complémentaire									2,3	26,5
	Centrale Manic-2									0,1	1,1
	Annuité présumée									0,0	0,3
	Remboursement complémentaire									0,1	0,8
	Complexe de la Romaine										128,3
	Annuité présumée										35,2
	Remboursement complémentaire										93,2
	Saint-Césaire – Bedford										6,6
	Annuité présumée										1,8
	Remboursement complémentaire										4,8
	Total – Engagements selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J					**121,1**	**233,1**	**228,6**	**213,2**	**207,1**	**230,8**
3.0	**● Surplus ou déficience**	**29,3**	**10,7**	**46,6**	**64,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

1 Base minimale de revenus qui aurait été possible sans le raccordement de la centrale de la Toulnustouc.

2 Les revenus représentent la production annuelle multipliée par le tarif horaire. Les revenus sont estimés pour les années projetées.

3 Les montants annuels des engagements selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions* en vigueur de 2006 jusqu'à l'entrée en vigueur des modalités découlant du présent dossier sont présentés sous réserve, compte tenu que ces projets ont été autorisés en vertu de modalités permettant de couvrir les coûts des ajouts au réseau par la valeur actualisée des revenus du service transport de point à point à long terme.