Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO »).

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 1 DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE A LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RESEAU DE TRANSPORT

1. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 14;

Préambule :

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.

Demandes :

1.1 Veuillez préciser si la *croissance prévue des projets aux postes satellites* est la croissance de tous les postes satellites ou seulement ceux où il y a des ajouts.

R1.1

La croissance prévue des projets aux postes satellites correspond à la croissance aux postes satellites faisant partie des zones d'influence des projets d'ajouts au réseau, tel qu'il est indiqué au tableau 2 de la pièce HQT-3, Document 1, page 12.

1.2 Veuillez préciser si les projets de ressources intégrés à l'agrégation sont dédiés exclusivement aux projets de croissance faisant partie de l'agrégation. La capacité des projets de ressources correspond-t-elle à la capacité des projets de croissance faisant partie de l'agrégation?

R1.2

Voir la réponse à la question 6.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

Le Transporteur traite toutes les demandes de ses clients de façon indépendante. La proposition du Transporteur vise à établir les coûts des projets de ressources du Distributeur admissibles à être couverts par le montant maximal associé à la croissance aux postes satellites et des clients raccordés directement au réseau du Transporteur.

2. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 14;

Préambule :

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.

Demandes :

2.1 Dans le cas d'un parc éolien, veuillez préciser si *la puissance maximale à transporter sur le réseau* correspond à la capacité installée d'un parc éolien.

R2.1

La puissance maximale à transporter sur le réseau correspond à la capacité installée d'un parc éolien.

Voir également la réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

2.2 Veuillez préciser l'application de la modalité proposée dans le cas d'une nouvelle ressource du Distributeur (suite à un appel d'offres) si cette nouvelle ressource est une centrale existante.

R2.2

Le Transporteur comprend qu'il s'agit d'une centrale existante et que, conséquemment, il n'y a pas d'ajout au réseau à réaliser pour l'intégration de la centrale. Ainsi, dans un tel cas, les modalités proposées pour l'agrégation des projets du Distributeur ne s'appliquent pas.

3. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 15;

Préambule :

Le tableau 2 reproduit ci-dessous montre l'exemple d'agrégation présenté par le Transporteur à la référence.

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.

Nous comprenons que l'allocation maximale du Transporteur est calculée en utilisant la valeur de la croissance de la charge du poste satellite A sur 20 ans, c'est-à-dire, la différence entre la charge actuelle du poste satellite A et la charge prévue à ce poste dans 20 ans.

Demandes :

3.1 Dans l'exemple montré en préambule, veuillez indiquer quelle serait la contribution du Distributeur dans chacune des situations suivantes : le projet de ressource est une centrale ayant exigé des investissements de transport de 150 M$ et ayant une capacité de :

(i) 50 MW;
(ii) 100 MW;
(iii) 150 MW.

R3.1

Le Transporteur propose d'évaluer, dans une première étape, la contribution qui sera requise pour chacun des projets de ressources. Cette évaluation permet ainsi de déterminer les coûts admissibles à être couverts par le montant maximal associé à la croissance des postes satellites et des clients raccordés directement au réseau du Transporteur. Le tableau suivant montre le calcul de cette première étape.

Tableau R3.1.1
Évaluation de la contribution requise du Distributeur dans le cadre de projets de raccordement de ressources

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 Ressource 1	50	29,9	150,0	(120,1)
Projet Ressource 2	100	59,8	150,0	(90,2)
Projet Ressource 3	150	89,7	150,0	(60,3)
Total	50	179,4	450,0	(270,6)
Frais d'entretien et d'exploitation (15%)				(40,6)
				(311,2)

Dans cet exemple, le Distributeur aura à verser une contribution, évaluée dans la première étape, de 311,2 M$.

Dans une seconde étape, le coût du projet de ressources, déduction faite de la contribution évaluée dans la première étape, serait intégré à l'agrégation des projets de charges et de ressources.

Le tableau suivant montre, à titre d'exemple, l'agrégation qui en résulterait, si les projets étaient mis en service à la même année.

Tableau R3.1.2
Évaluation de la contribution requise dans le cadre de l'agrégation des projets du Distributeur (charges et ressources)

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			29,9	(29,9)
Projet Ressource 2			59,8	(59,8)
Projet Ressource 3			89,7	(89,7)
Total	100	59,8	269,2	(209,4)
Frais d'entretien et d'exploitation (15%)				(31,4)
				(240,8)

Avec le résultat de l'agrégation, le Distributeur aurait à verser une contribution de 240,8 M$ en plus de sa contribution évaluée à la première étape, pour une contribution totale de 552,0 M$.

3.2 Étant donné que la valeur de la croissance de 100 MW est atteinte la vingtième année seulement, veuillez confirmer que la neutralité tarifaire est atteinte à partir de la vingtième année. Sinon, veuillez expliquer votre réponse.

R3.2

Le Transporteur mentionne d'abord que, dans la section 3.1.2.2 de la pièce HQT-1, Document 1, il est question de l'application de l'allocation maximale sur la croissance de charge prévue sur 20 ans et non pas de l'atteinte de cette croissance à la vingtième année seulement.

Le Transporteur souligne qu'il considère l'ensemble de la période de 20 ans. Cette approche cadre avec l'application de l'allocation maximale (elle-même établie sur une période de 20 ans[1]) à la croissance de charge prévue sur 20 ans, compte tenu de la nature particulière du service pour la charge locale.

3.3 Veuillez préciser s'il y a nécessairement un lien entre les ajouts au poste satellite A et les ajouts au poste source B. Veuillez expliquer votre réponse.

R3.3

Voir la réponse à la question 6.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

3.4 Veuillez préciser si les ajouts au poste source B sont liés à la même valeur de croissance de la demande que la valeur de la croissance de la demande du poste satellite A. Veuillez expliquer votre réponse.

R3.4

Voir la réponse à la question 6.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

3.5 Veuillez indiquer quelle serait la situation si, pour une année donnée, il n'y avait pas de projet de poste satellite, mais qu'il y avait des projets de postes sources.

R3.5

Tel qu'il est indiqué à la section 3.1.2.1 de la pièce HQT-1, Document 1, en l'absence de projets de postes satellites pour une année donnée, il pourrait y avoir un montant d'allocation associé à des projets de raccordement de clients du Distributeur directement au réseau de transport. Advenant également l'absence de projets de raccordement de clients du Distributeur directement au réseau de transport, il n'y aurait alors aucun montant maximal du Transporteur applicable à cette année donnée. Toutefois, un montant maximal non utilisé au cours des années antérieures pourrait être pris en compte dans le cadre de l'agrégation annuelle de projets, notamment pour des projets de postes sources.

[1] L'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et taxes applicables, soit la taxe sur les services publics.

4. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, pages 15 et 35 à 44;

Préambule :

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.

L'annexe 1 (pages 35 à 44) inclut des projets de postes satellites, des projets de ressources, des projets de postes sources et de projets de lignes de transport.

Demandes :

4.1 Veuillez indiquer si tous les projets de postes sources et les projets de lignes de transport mis en service sur la période 2006-2014 pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont inclus dans les tableaux de l'annexe 1.

R4.1

Comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 16, le tableau de l'annexe 1 reprend les agrégations annuelles ayant mené à l'évaluation de la contribution requise du Distributeur qui ont été déposées dans les demandes tarifaires ayant fait l'objet de décisions de la Régie, en y ajoutant les projets de ressources visant l'intégration de parcs éoliens au réseau de transport.

4.2 Sinon, veuillez fournir la liste des projets exclus et expliquer leur exclusion.

R4.2

Voir la réponse à la question 4.1.

5. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 15;

Préambule :

« 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».

Nous considérons que les besoins de la charge locale sont pérennes.

Demandes :

5.1 Veuillez justifier d'établir une période de 20 ans pour la récupération des coûts des ajouts requis pour les besoins de la charge locale (voir demande 2.3 de la Régie).

R5.1

Voir les réponses aux questions 2.1 à 2.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

5.2 Veuillez indiquer si le Transporteur a évalué l'impact sur l'allocation maximale d'utiliser une période de 40 ans au lieu de 20 ans (voir demande 2.3 de la Régie).

R5.2

Le Transporteur propose de maintenir l'allocation maximale basée sur une période de 20 ans.

Voir la pièce HQT-2, Document 1, tableau 4 et la réponse à la question 2.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

5.3 Si oui, veuillez fournir cet impact.

R5.3

Voir la pièce HQT-2, Document 1, tableau 4 et la réponse à la question 2.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

6. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 16;

Préambule :

« 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 ».

Demandes :

6.1 Veuillez justifier la proposition de traiter différemment le solde annuel, selon le fait qu'il soit positif ou négatif.

R6.1

L'un des principes directeurs de la politique d'ajouts est d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les clients existants. Le report de soldes positifs respecte ce principe. Le report de soldes négatifs ne le respecterait pas entièrement, car il ferait supporter, du moins temporairement, par les autres clients existants du Transporteur les coûts pouvant dépasser le montant maximal des ajouts au réseau demandés par le Distributeur.

6.2 Veuillez commenter la possibilité d'évaluer les soldes sur une période de 3 ou 5 ans et de déterminer la valeur des contributions de façon à éviter des variations annuelles importantes.

R6.2

Pour la raison invoquée en réponse à la question 6.1, le Transporteur est d'avis qu'une évaluation des soldes sur une période de trois ou cinq ans n'est pas applicable et maintien sa proposition telle qu'énoncée en préambule.

7. Références : (i) B-0004 ou HQT-1, document 1, page 19;
(ii) B-0004 ou HQT-1, document 1, pages 38 et 40;

Préambule :

La référence (i) mentionne :
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 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.

La référence (ii) montre une valeur à la colonne Croissance sur 20 ans pour les projets Remplacement de la ligne Sorel-Tracy et Poste source Hauterive.

Demande :

7.1 Veuillez expliquer l'attribution de MW pour le projet de Remplacement de la ligne Sorel- Tracy et le projet de Poste source Hauterive.

R7.1

Dans les deux cas, les MW sont associés à des investissements réalisés à la demande du Distributeur pour la croissance de charges de ses clients raccordés directement au réseau de transport (en amont de postes satellites).

8. Références : (i) B-0004 ou HQT-1, document 1, page 20 et B-0011 ou HQT-3, document 1, page 16;
(ii) Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2014, page 180;

Préambule :

La référence (i) mentionne :
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.

La référence (ii) mentionne :
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 des services de transport est égal à 598 $/kW, multiplié par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau.

Demandes :

8.1 Étant donné que le montant maximal est lié à la nouvelle puissance maximale à transporter, et qu'une mise en service n'est pas nécessairement liée à la totalité de la nouvelle puissance à transporter, veuillez justifier qu'il faille atteindre le montant d'allocation maximale avant d'exiger une contribution.

R8.1

Tel qu'il est spécifié à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*, l'allocation maximale représente le montant maximum pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre à la demande du client. Tant que les coûts du projet demeurent à l'intérieur du montant maximal, le Transporteur n'exige aucune contribution du client.

Le Transporteur ajoute que bien qu'un projet puisse avoir plusieurs dates de mise en service, il s'agit tout de même d'un seul et unique projet pour lequel un seul montant maximal est calculé en fonction de la puissance à transporter du projet.

8.2 Dans le cas où une contribution doit être versée, veuillez commenter sur la possibilité de commencer à verser une contribution dès que l'allocation maximale correspondant à la nouvelle puissance à transporter suite à une mise en service est inférieure au coût de cette mise en service.

R8.2

Voir la réponse à la question 8.1 et la proposition du Transporteur à la pièce HQT-1, Document 1, page 21.

9. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 22;

Préambule :

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.

Demandes :

9.1 Veuillez justifier le fait de fixer un paramètre précis de 15 km.

R9.1

La valeur de 15 km représente le rayonnement moyen d'un poste satellite du Transporteur en zone rurale.

9.2 Veuillez préciser si la « *charge environnante* » doit être alimentée par le même poste source.

R9.2

La « charge environnante » n'est pas nécessairement alimentée par le même poste source, mais le Transporteur souligne qu'il est très peu probable de trouver deux postes sources dans une zone de 15 km.

9.3 Veuillez indiquer comment est défini « *un point géographique donné* » (voir demande 12.2 de la Régie).

R9.3

Voir la réponse à la question 12.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

9.4 Veuillez expliquer comment serait traité le cas suivant : une nouvelle ligne de 50 km est requise pour alimenter une mine (20 MW). Elle permet également d'alimenter une nouvelle charge à 10 km de la source (10 MW), soit à 40 km de la mine. Si l'exploitation de la mine arrêtait après 10 ans, veuillez préciser comment serait évaluée l'indemnité versée par le Distributeur, selon la proposition du Transporteur.

R9.4

Selon le critère associé à l'isolement d'un client industriel, le ratio résultant du cas évoqué par l'intervenant serait de 100 %. Le client industriel représenterait alors la seule charge existante dans un rayon de 15 km et serait conséquemment considéré comme étant localisé en territoire isolé. Pour le détail du calcul, voir la réponse à la question 15.a) de la demande de renseignements numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ à la pièce HQT-4, Document 3.

10. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 23;

Préambule :

En référence, il est mentionné : *« Obtenir le versement d'une indemnité du Distributeur en cas de cessation des activités d'un client industriel »*

Selon la proposition, l'indemnité est prévue uniquement en cas de cessation des activités.

Demande :

10.1 Veuillez préciser si une indemnité serait versée dans le cas d'une diminution des activités ou d'une demande inférieure à celle prévue. Si oui, veuillez préciser les modalités. (Voir demandes 10.3 et 10.4 de la Régie).

R10.1

Le Transporteur ne prévoit pas réclamer d'indemnité dans le cas d'une diminution des activités ou d'une demande inférieure à celle prévue. Voir les réponses aux questions 10.3 et 10.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

11. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 35;

Préambule :

Le tableau ci-dessous présente le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour la période 2006-2014. Les valeurs de la ligne « montant maximal calculé » ont été obtenues en divisant les valeurs de la ligne B par les valeurs de la ligne A de la référence. Les valeurs de la ligne « montant maximal selon décisions » sont indiquées aux décisions mentionnées.

Montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur.									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
montant maximal calculé	560	566	528	622	590	568	570	512	600
montant maximal selon décisions	560	570	574	636	596	566	571	571	598
	D-2005-63	D-2007-34	D-2008-27	D-2009-15	D-2010-41	D-2011-6	D-2012-66	D-2014-49	D-2014-49
								C-HQT-148	

Il est constaté que pour la même année, les valeurs sont différentes. Pour certaines années les différences sont plus importantes.

Demande :

11.1 Veuillez expliquer les différences entre les valeurs du montant maximal calculées et les valeurs indiquées aux décisions.

R11.1

Le Transporteur souligne d'abord que les données présentées dans le tableau du préambule comportent certaines erreurs. Cela dit, dans les tableaux annuels d'agrégation, le Transporteur précise que pour les projets réalisés afin d'alimenter des charges de clients du Distributeur raccordés au réseau de transport, il applique l'allocation maximale en vigueur au moment de la signature, avec le Distributeur, de l'entente interne de raccordement, plutôt que celle en vigueur à la mise en service du projet. De plus, le Transporteur souligne qu'il arrive que l'alimentation d'une charge d'un client du Distributeur soit demandée pour une période inférieure à 20 ans. Le cas échéant, le projet pour alimenter cette charge se voit attribuer une allocation inférieure à l'allocation maximale, tel que prévu à la section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

12. Référence : B-0004 ou HQT-1, document 1, page 5;

Préambule :

Le tableau de la référence présente notamment les revenus de point à point de long terme. On y retrouve des revenus importants pour MASS et NE à partir de l'année 2009. Selon notre compréhension, ces revenus proviennent de réservation sur des interconnexions existantes avant 2009. Le coût de réalisation de ces interconnexions est intégré dans la base de tarification du Transporteur et fait donc partie des revenus requis que le Transporteur peut récupérer dans ses tarifs.

Demande :

12.1 Veuillez justifier l'inclusion des revenus provenant de réservations sur ces deux interconnexions pour couvrir les coûts d'autres projets. (voir la demande 16.1 de la Régie).

R12.1

Voir la réponse à la question 16.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

13. Références : (i) B-0004 ou HQT-1, document 1, page 46;
(ii) Dossiers R-3497-2002, R-3527-2004, R-3581-2005, R-3585-2005;

Préambule :

Le tableau de la référence (i) présente notamment les engagements de type Toulnustouc.

Selon les engagements pris dans les différents dossiers de la référence (ii), la durée des engagements est de 10 ou 20 ans.

Demande :

13.1 Veuillez préciser le traitement proposé des projets de type Toulnustouc à l'échéance des engagements.

R13.1

Lorsque les engagements de type Toulnustouc seront échus, les revenus provenant du service de transport de point à point seront alors disponibles pour couvrir d'autres engagements du Producteur, conformément aux *Tarifs et conditions*.

14. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 5;

Préambule :

« 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. »*

Demandes :

14.1 Veuillez indiquer si « assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client » implique que l'objectif est au minimum d'assurer la neutralité tarifaire. Veuillez expliquer votre réponse.

R14.1

Voir les réponses aux questions 1.1 et 1.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

14.2 Veuillez préciser si « assurer un traitement équitable à tous les clients » implique d'assurer un traitement identique à chaque catégorie de clients.

R14.2

Un traitement équitable implique un traitement basé sur les mêmes principes, mais adapté au cadre de chacun.

15. Références : (i) B-0011 ou HQT-3, document 1, pages 7 et 9;
(ii) R-3903-2014, HQT-5, document 1, page 3;
(iii) D-2014-049, page 10;

Préambule :

À la page 7 de la référence (i), le Transporteur mentionne :
L'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et taxes applicables, soit la taxe sur les services publics.

À la page 9 de la même référence, on peut constater que le coût du capital utilisé pour évaluer l'allocation maximale est le coût moyen pondéré du capital prospectif et que celui-ci est de 5,666% pour l'année 2014. Le montant de l'investissement obtenu au tableau de la page 9 de la référence 1 (598 $/kW), correspond à l'investissement qui occasionne un revenu requis égal au tarif de l'année 2014.

Au tableau de la référence (ii) montrant les revenus requis du service de transport, il est indiqué que le rendement sur la base de tarification est calculé en utilisant le coût moyen pondéré du capital.

À la référence (iii), il est indiqué que le coût moyen pondéré du capital proposé pour l'année 2014 est de 7,053%.

Demande :

15.1 Étant donné que le tarif est obtenu à partir des revenus requis du Transporteur et que ceux-ci incluent un rendement sur la base de tarification calculé en utilisant le coût moyen pondéré du capital, veuillez justifier l'utilisation du coût moyen pondéré du capital prospectif pour déterminer l'allocation maximale.

R15.1

Dans le cas de l'allocation maximale, on utilise le coût moyen pondéré du capital prospectif, afin que celle-ci capte le fait que les coûts se matérialiseront dans le futur, au cours d'une période d'un maximum de 20 ans. Or, il importe d'utiliser un coût du capital se rapprochant de celui qui prévaudra au cours de cette période.

À cet égard, la Régie s'est d'ailleurs exprimée comme suit dans la décision D-2002-95[2] :

> *« Selon la Régie, il est nécessaire, pour juger de l'opportunité ou non d'autoriser un projet, d'en évaluer les impacts financiers et tarifaires, tel que prévu au Règlement pris en vertu de l'article 73 de la Loi. Comme les investissements seront effectués dans le futur, le financement des installations requises sera effectué, le cas échéant, selon les conditions qui prévaudront à ce moment sur les marchés financiers. En conséquence, la Régie considère raisonnable de permettre l'utilisation par le transporteur d'un coût en capital prospectif aux fins d'évaluation de la rentabilité des projets et de leur effet sur les tarifs. La Régie accepte la proposition à l'effet que le coût en capital prospectif soit égal à la moyenne pondérée du coût prospectif de la dette et du coût de l'avoir propre.*
>
> *La structure de capital présumée de TransÉnergie comprenant 30 % d'avoir propre devrait être celle utilisée comme structure de financement moyenne pour les nouveaux projets, puisqu'il est raisonnable d'anticiper que le risque des nouveaux projets de transport sera comparable à celui des actifs en place. La même logique se transpose également pour ce qui est du risque pris en compte dans la détermination du coût de l'avoir propre. »*

[2] Dossier R-3401-98, Décision D-2002-95, page 171.

De plus, la Régie s'est également prononcée à ce sujet dans la décision D-2004-47[3]. La Régie a statué que l'évaluation financière des projets d'investissement doit notamment reposer sur la juste mesure du coût en capital ce qui correspond au coût en capital prospectif qui reflète le coût de la nouvelle dette, ainsi que l'actualisation des flux monétaires à l'aide de ce coût en capital.

16. Références : (i) B-0011 ou HQT-3, document 1, page 11;
(ii) Rapport annuel du Transporteur 2012, HQT-2, document 1.1, page 5;

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur mentionne que les coûts d'exploitation et d'entretien sont de 380.2 M$ pour l'année 2012.

À la référence (ii), il est indiqué que les charges nettes d'exploitation sont de 633,2 M$ pour l'année 2012.

Demandes :

16.1 Veuillez expliquer la différence entre les deux valeurs.

R16.1

Le montant de 380,2 M$ utilisé par le Transporteur à la référence (i), correspond aux coûts directs d'exploitation et de maintenance inclus dans les charges nettes d'exploitation de l'année 2012 qui sont présentés au tableau A1-2 de la pièce HQT-3, Document 2, page 27 du dossier R-3823-2012.

Le tableau ci-dessous présente la conciliation entre les coûts directs d'exploitation et de maintenance et les charges brutes directes.

[3] Dossier R-3492-2002, Phase 2, Décision D-2004-47, pages 37-38.

Tableau R16.1
Conciliation des coûts directs d'exploitation et de maintenance

	(M$)
Charges nettes d'exploitation	**633,2**
Excluant les données ci-dessous, tel que requis par l'exercice du balisage BPWG de l'ACE (HQT-3 Document-3, page 5)	
Hors périmètre pour fins de balisage	45,0
Achats usage interne d'électricité	12,9
Administration	61,6
Facturation interne - volet support	124,7
Autres	8,8
Exclusion	**253,0**
Coûts directs d'exploitation et de maintenance	**380,2**

16.2 À partir du tableau de la référence (ii), veuillez indiquer les valeurs qui permettent d'obtenir 380,2 M$ mentionné à la référence (i).

R16.2

Voir la réponse à la question 16.1

17. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 9;

Préambule :

Au tableau de la référence, le coût annuel de l'année 2014 est de 74,65 $/kW, soit le tarif pour un service de transport ferme de point à point pour une livraison annuelle, tel que mentionné à la page 125 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* applicables pour l'année 2014.

Cette valeur a été obtenue à partir des revenus requis de l'année 2014 qui incluent l'item Charges nettes d'exploitation.

Or, la valeur de l'allocation maximale de la référence est obtenue en cherchant la valeur de l'investissement qui provoquera un revenu requis égal au tarif de l'année 2014. On devrait donc s'attendre à ce que les éléments du tableau de la référence reflètent les mêmes types d'éléments que ceux qui déterminent les revenus requis pour l'année 2014.

Demandes :

17.1 Veuillez indiquer si les coûts d'exploitation et d'entretien du tableau de la référence reflètent les Charges nettes d'exploitation qui apparaissent dans les revenus requis du Transporteur pour l'année 2014.

R17.1

Les coûts d'exploitation et d'entretien du tableau de la pièce HQT-3, Document 1, page 9, du dossier R-3823-2012, correspondent à une évaluation de ces charges pour un ajout au réseau de transport correspondant à l'allocation maximale de 598 $/kW. Ces coûts font partie des charges nettes d'exploitation.

17.2 Si non, veuillez justifier l'utilisation du tarif de 2014 comme cible à atteindre pour la détermination de l'allocation maximale pour l'année 2014.

R17.2

Voir la réponse à la question 17.1.

18. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 10;

Préambule :

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.

Demandes :

18.1 Veuillez fournir la référence, dans le dossier R-3401-98, au passage où il est indiqué que la proportion des charges d'exploitation et d'entretien occasionnée par des ajouts au réseau par rapport au coût de l'investissement correspond à 18 %

R18.1

Voir la réponse à la question 82.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, page 145, du dossier R-3401-98.

18.2 Veuillez fournir les informations qui permettent de confirmer 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 %* » est toujours valable.

R18.2

Comme mentionné en réponse à la question 82.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1 du dossier R-3401-98, les coûts d'exploitation et d'entretien de même que l'utilisation du réseau de transport sont des données variables. Par souci de cohérence et de prévisibilité, le Transporteur utilise un taux moyen pour les coûts d'exploitation et d'entretien qui correspond à 15 % de l'investissement.

18.3 Le Transporteur mentionne que « *les coûts d'exploitation et d'entretien de même que l'utilisation du réseau de transport sont des données variables* ». Veuillez quantifier le degré de variabilité des coûts d'exploitation et d'entretien pour la période 2001-2013 et le degré de variabilité de l'utilisation du réseau de transport pour la même période.

R18.3

Les coûts directs d'exploitation et de maintenance sont présentés à la pièce HQT-3, Document 2, page 27, du dossier R-3823-2012. Le Transporteur utilise cette donnée pour le calcul paramétrique des frais d'entretien et d'exploitation depuis 2005. Pour les années 2001 à 2004, et comme mentionné en réponse à la question 82.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1 du dossier R-3401-98, les charges brutes directes étaient considérées.

Pour la variation des coûts d'exploitation et d'entretien et de l'utilisation du réseau de transport, voir la réponse à la question 2.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

Le Transporteur rappelle que l'utilisation du réseau correspond à la somme de la prévision des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale et de la prévision des besoins de transport pour le service de transport de point à point à long terme.

18.4 Le Transporteur mentionne que l'utilisation du réseau de transport est une donnée variable. Veuillez indiquer si l'utilisation du réseau de transport actuel est la même que celle de 2001. Si non, veuillez justifier le fait de conserver le même taux qu'en 2001 pour les coûts d'exploitation et d'entretien.

R18.4

Voir les réponses aux questions 18.2 et 18.3.

18.5 Veuillez préciser si le taux de 15% serait aussi applicable si on considérait une période de 40 ans pour l'évaluation de l'allocation maximale. Veuillez expliquer votre réponse.

R18.5

Le fait d'utiliser une durée de 40 ans pour l'évaluation de l'allocation maximale diminuerait le taux de frais d'entretien et d'exploitation annuel ce qui compenserait l'effet de l'augmentation du nombre d'années d'actualisation. Voir la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

19. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 11;

Préambule :

Une partie du tableau 2 de la référence est reproduite ci-dessous.

• Croissance de charge • Croissance de charge – postes satellites[1]	La puissance maximale à transporter correspond au moindre de : • la prévision de croissance de charge sur 20 ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur ; • l'ajout de capacité généré par le projet.
• Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport	La puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client.

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

Demandes :

19.1 Veuillez préciser si la puissance maximale à transporter correspond à la croissance de la charge de chacun des postes satellites faisant partie de la zone d'influence ou à la croissance de la charge coïncidente des postes satellites faisant partie de la zone d'influence au moment de la demande de pointe du Distributeur. Veuillez expliquer votre réponse.

R19.1

Le Transporteur utilise la croissance de la charge de chacun des postes satellites faisant partie de la zone d'influence parce qu'il s'agit de la croissance utilisée dans la réalisation des projets d'investissements.

19.2 Veuillez justifier ce choix.

R19.2

Voir la réponse à la question 19.1.

19.3 Veuillez préciser comment est pris en compte le transfert de charge d'un poste satellite vers un autre poste source.

R19.3

La zone d'influence d'un projet inclut habituellement les postes satellites pour lesquels le Distributeur prévoit transférer des charges vers le poste où est réalisé le projet. Ces transferts sont intégrés dans les prévisions de charge par postes satellites fournies au Transporteur par le Distributeur. Le Transporteur utilisant ces prévisions, son calcul des MW de croissance associés à un projet est net des transferts de charge effectués entre les postes de la zone d'influence du projet.

20. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 13;

Préambule :

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.

Selon notre compréhension, l'allocation octroyée par le Transporteur est ajoutée à sa base de tarification et augmente ses revenus requis. Pour que cette augmentation des revenus requis n'ait pas d'impact sur les clients du Transporteur, celui-ci doit recevoir des revenus supplémentaires équivalents à l'augmentation des revenus requis.

Demandes :

20.1 Veuillez spécifier si les revenus générés par l'ajout au réseau sont des revenus supplémentaires par rapport à ceux que le Transporteur recevrait sans cet ajout.

R20.1

Voir la réponse à la question 16.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

20.2 Veuillez spécifier si les revenus générés par l'ajout au réseau sont des Si non, veuillez justifier le fait d'octroyer une allocation pour des ajouts qui n'augmentent pas les revenus du Transporteur.

R20.2

Voir la réponse à la question 20.1.

20.3 S'il n'y a pas de revenus supplémentaires, veuillez indiquer comment le principe de neutralité tarifaire est respecté pour ces ajouts.

R20.3

Voir la réponse à la question 20.1.

21. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, pages 15 à 17;

Préambule :

Concernant les modalités d'établissement et de versement de la contribution requise dans le cas de projets comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps, le Transporteur mentionne à la section 6.2 de la référence que les modalités s'appliqueront pour les projets futurs lorsque le requérant est un utilisateur de point à point.

Par contre, à la section 6.1 de la même référence, cette particularité n'est pas mentionnée dans le cas du Distributeur.

Demande :

21.1 Veuillez justifier le fait de proposer une application différente selon que le client est le Distributeur ou un utilisateur du service de transport de point à point.

R21.1

Le Transporteur ne propose pas une application différente selon les clients. Dans son complément de preuve[4], le Transporteur indique clairement que sa proposition s'applique à tous les projets futurs des clients du service de transport.

22. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 21;

Préambule :

La proposition du Transporteur concernant l'attribution des coûts des projets intégrant des coûts de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs » considère le cas d'un remplacement complet et d'un remplacement partiel de l'installation.

Dans le cas d'un remplacement complet, *« la valeur de remplacement permettant le maintien du service existant, selon les dernières normes en vigueur sera attribuée à la catégorie maintien des actifs »*.

Demande :

22.1 Veuillez préciser comment la valeur de remplacement est déterminée (un avant-projet, coût paramétrique, etc.) et indiquer si la précision de cette estimation est la même que celle du projet proposé.

[4] HQT-3 Document 1, section 6.2, lignes 26 à 28.

R22.1

Le Transporteur précise que deux cas principaux peuvent se présenter :

- **Dans le premier cas, le projet proposé ne retient pas les équipements requis uniquement pour répondre aux besoins de pérennité. Dans ce cas, la valeur de remplacement sera déterminée de façon paramétrique, aucune activité d'avant-projet n'étant poursuivie pour les solutions qui ne sont pas retenues. La précision de cette évaluation sera moindre qu'au terme d'un avant-projet.**

- **Dans le second cas, le projet proposé retient l'ensemble des équipements requis uniquement pour répondre aux besoins de pérennité. Dans ce cas, la valeur de remplacement des équipements sera déterminée à la fin de l'avant-projet. La précision de cette évaluation sera du même ordre que le projet proposé.**

23. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 22;

Préambule :

Dans les cas des projets rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de maintien et amélioration de la qualité du service dont les coûts à attribuer à l'une et l'autre des catégories concernées ne peuvent être scindés de façon objective, les coûts à être attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont estimés par différence, en comparant la valeur totale du projet à la valeur de la solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance.

Demandes :

23.1 Veuillez définir et expliquer ce que le Transporteur entend par une « *solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance* ».

R23.1

Une telle solution consiste en une solution suffisante, ne requérant l'ajout d'aucun équipement autre que ceux nécessaires pour répondre aux besoins de croissance qu'elle doit rencontrer.

23.2 Veuillez fournir un exemple de « *solution fonctionnelle qui satisferait uniquement les besoins en croissance* ».

R23.2

Le Transporteur réfère, à titre d'exemple, au cas d'un ajout de transformateur dans un poste satellite pour répondre à un besoin de croissance.

24. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 24;

Préambule :

Concernant le partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport, le Transporteur mentionne **:**

Le Transporteur n'a pas connaissance du fait que le partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport soit une pratique courante dans d'autres juridictions. Bien que de multiples discussions aient cours sur le concept du partage des coûts entre les bénéficiaires, il n'existe pas d'approche unique à cet égard. Ceci s'explique essentiellement par la difficulté non résolue à ce jour d'identifier les différents bénéficiaires d'un ajout, ainsi que de déterminer et de valoriser de façon objective les éventuels bénéfices obtenus et ce, sur la totalité de la durée d'utilité de l'ajout. Cette difficulté résulte notamment de la diversité géographique et temporelle des bénéficiaires.

Demandes :

24.1 Le Transporteur mentionne qu'il n'y a pas d'approche unique; veuillez présenter les approches existantes.

R24.1

Le Transporteur précise qu'il n'existe pas un consensus en Amérique du Nord sur une approche impliquant le concept de partage des coûts entre les bénéficiaires. Ainsi, le Transporteur réitère que 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 pour s'assurer que les coûts de ces ajouts soient complètement supportés par les demandeurs, plutôt que par les bénéficiaires.

24.2 Veuillez indiquer les modalités pouvant être appliquées lorsqu'il est possible d'identifier les bénéficiaires d'un ajout (par exemple, l'alimentation d'un nouveau client à partir d'une ligne alimentant radialement un client industriel).

R24.2

Les *Tarifs et conditions* prévoient que le coût d'un ajout au réseau doit être supporté par le demandeur ayant déclenché l'investissement.

25. Référence : B-0011 ou HQT-3, document 1, page 24;

Préambule :

Il survient des situations où l'ordonnancement des demandes de services ou de raccordement de centrale diffère de la séquence des mises en service. Dans tous les cas, la totalité des coûts est allouée au client qui déclenche le besoin pour l'ajout au réseau, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

Supposons le cas suivant :

- En 2014 : dépôt d'une demande de service de transport de point à point de 1000 MW pour 2020;
- En 2015 : dépôt d'une demande de raccordement de centrale de 500 MW pour 2018;
- Le réseau peut satisfaire chacune des demandes individuellement sans ajout;
- Des ajouts sont requis en 2020 pour intégrer la totalité des 1500 MW et la réalisation de ces ajouts doit débuter en 2016 pour une mise en service en 2020;
- En 2016 : signature d'une convention de service pour la demande débutant en 2018 (500 MW).
- En 2016 : pas de signature relativement à la demande de service de 1000MW pour l'année 2020.

Demandes :

25.1 Dans le scénario décrit en préambule, veuillez indiquer si le Transporteur commencerait la réalisation des ajouts en 2016.

R25.1

Le Transporteur débute la réalisation des ajouts au réseau après avoir obtenu l'autorisation pour le projet d'investissement de la Régie. Suivant les dispositions de l'article 12A.2 et de l'appendice J des *Tarifs et conditions*, dans sa demande d'investissement à la Régie le Transporteur démontre qu'il assure la couverture des coûts encourus jusqu'au montant maximal par la signature d'au moins une convention pour le service de transport ferme à long terme.

25.2 Dans le scénario décrit en préambule, veuillez indiquer si le Transporteur exigerait la signature d'une convention de service concernant la demande de 1000 MW avant le début des travaux.

R25.2

Dans le scénario hypothétique décrit en préambule, le Transporteur comprend que le réseau de transport peut satisfaire à la demande de service de transport de point à point de 1 000 MW sans ajouts au réseau. Dans ce cas, le Transporteur doit aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard 30 jours après réception de la demande complète, qu'une étude d'impact n'est pas requise et que le service pourra être fourni, et doit lui présenter une convention de service. Le client admissible dispose de 45 jours après la présentation de la convention de service pour la signer et la retourner au Transporteur, sous peine de voir sa demande réputée retirée ou résiliée.

25.3 Si oui, veuillez définir les modalités qui seraient appliquées quant aux coûts des ajouts et quant à la responsabilité de chacun des demandeurs de service concernant le paiement de ces ajouts.

R25.3

Chaque demande de service de transport, pour un service de point à point à long terme ou un raccordement de centrale, est étudiée en fonction de l'état actuel de l'ensemble du réseau de transport et de son évolution prévue sur la période visée par la demande de service, selon la prévision de croissance de la charge locale du Distributeur et l'ordonnancement des demandes de service de transport de point à point.

Le Transporteur planifie son réseau de transport sans congestion et est tenu de répondre à toutes les demandes de ses clients de façon non discriminatoire. Ainsi, le demandeur ayant déclenché l'ajout au réseau, a la responsabilité de couvrir le coût des ajouts nécessaires afin de répondre à sa demande.

25.4 Veuillez indiquer les modalités qui seraient appliquées si la demande de service de transport de 1000 MW était annulée après le début des travaux, les travaux n'étant alors pas requis.

R25.4

Le client de point à point est tenu de rembourser les coûts réels en cas d'abandon, y compris le coût des études d'avant-projet.

L'article 19.4 des *Tarifs et conditions* prévoit que le client du service de transport doit remettre au Transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le Transporteur qui équivaut au coût des ajouts au réseau.