CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No. : R-3888-2014

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION

LE SUIVI ANNUEL DES ENGAGEMENTS

TABLE DES MATIÈRES

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR 1

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION 2

A. Un suivi annuel d'application générale et prospective 2

B. Un suivi réel et efficace pour l'atteinte des objectifs visés 3

C. Un suivi dans la continuité et le respect des précédents jurisprudentiels et du cadre réglementaire en vigueur 3

D. Un suivi annuel des engagements en régime transitoire et permanent 4

1. L'article 12A.2 (i) et son interprétation 4
2. Le caractère approprié du maintien de l'article 12A.2 (i) 6
3. Les Conventions et les Projets visés 8
4. Les principes juridiques applicables 9
5. Des droits acquis au terme des Conventions et de l'autorisation des Projets 14

E. Une mesure transitoire appropriée : Le remboursement complémentaire 15

III. LA POSITION DES INTERVENANTS 15

IV. CONCLUSIONS 16

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

1. D'entrée de jeu, il importe de bien comprendre l'objet et la finalité véritables du suivi des engagements en distinguant ce que cette mesure administrative accomplit de ce qu'elle ne fait pas.

2. Ainsi, le suivi annuel des engagements :

   a) ne sert pas au calcul de l'Allocation maximale ou, lorsque requis, d'une contribution exigible du client;

   b) ne sert pas à introduire un second ou un nouveau test de neutralité tarifaire annuel, par client, en aval de la démonstration, par projet, sur une période de 20 ans, du concept de neutralité tarifaire établi aux fins de l'application de l'article 73 LRÉ;

   c) ne recherche pas à modifier le libellé de l'article 12A.2 (i) codifiant la faculté pour un client d'utiliser « au moins une convention de service » pour couvrir les coûts d'ajouts assumés par le Transporteur;

   d) ne sert pas à modifier, en aval, la nature ou la portée d'engagements souscrits en fonction de l'article 12A.2, qu'il s'agisse des engagements pris sur la base d'une valeur actualisée de paiements à venir ou ceux susceptibles d'être pris sur une base annuelle en conformité avec la Proposition du Transporteur;

   e) n'introduit pas un mécanisme de report de surplus annuels pour couvrir les coûts de projets futurs puisque le suivi annuel, en régime permanent, mène plutôt à la rétention de surplus ou le paiement d'une compensation dans le cas exceptionnel d'une déficience de revenus;

   f) n'introduit pas un régime permanent de remboursements complémentaires;

   g) n'introduit aucun nouveau principe réglementaire, ni ne contrevient à ceux énoncés dans le Complément de preuve du Transporteur[1], s'agissant d'un suivi administratif et de modalités de vérification de la couverture des coûts d'ajouts déjà autorisés.

3. L'objet du suivi annuel est tout autre.

4. En effet, le Transporteur propose d'instaurer et d'effectuer un suivi annuel de l'ensemble des engagements souscrits par un client suivant l'article 12A.2 relativement à des projets visés aux sections A, B et D de l'Appendice J des *Tarifs et conditions* (**TC**).

5. Cette Proposition permet d'intégrer un mode de suivi annuel des engagements pris en vertu de l'article 12A.2 (i) au suivi annuel déjà effectué à l'égard :

   a) des engagements « take or pay » de type Toulnustouc[2] présentés sous forme d'annuités et effectués dans le cadre de l'examen du rapport annuel[3];

   b) des engagements « take or pay » de type Magpie par mesurage à la centrale pour transport ferme ou non ferme.

---

[1] Complément de preuve du Transporteur à la suite de la décision D-2014-117 de la Régie de l'énergie, HQT 3, Document 1, B-0011 (**Complément de preuve de HQT**).
[2] Centrale de la Toulnustouc, Eastmain-1, Mercier, Péribonka, Chute-Allard et Rapide-des-Cœurs.
[3] D-2009-071.

6. Ce suivi s'appliquerait sur une base prospective[4] à tous les clients du service point à point qui auront des projets mis en service postérieurement à l'entrée en vigueur de cette Proposition.

7. L'objectif premier de ce suivi est de vérifier que les coûts établis sous forme d'annuités pour l'ensemble des projets visés pour chaque client soient récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client.

8. L'Annexe 2 à la pièce HQT-1, Document 1[5], reproduite en annexe au présent Plan d'argumentation, suggère un format et illustre l'application des modalités proposées. Plus spécifiquement, il appert ce qui suit de ce tableau :

   a) les revenus annuels correspondent aux revenus réels provenant des conventions de service en vigueur desquelles sont soustraits les revenus qui ne peuvent être considérés ainsi que les revenus devant couvrir les engagements selon l'article 12A.2 (ii)[6]. Le total correspond aux revenus qui peuvent servir à couvrir les engagements de type Toulnustouc et les autres engagements;

   b) 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 et ceux pris en vertu de l'article 12A.2 (i) et selon l'Appendice J sont ensuite additionnés;

   c) l'annuité est calculée par le Transporteur selon les coûts estimés au moment de la prise de l'engagement, puis ajustée selon les coûts réels lorsque tous les travaux de parachèvement auront été complétés suivant la mise en service finale[7];

   d) pour chaque client, la somme des revenus annuels doit compenser la somme des engagements pour l'ensemble de ses projets;

   e) à titre de mesure transitoire, un remboursement complémentaire tiré des revenus totaux disponibles après couverture des engagements de type Toulnustouc et Magpie est appliqué au prorata des montants des annuités présumées pour les six projets identifiés à sa preuve[8].

9. En somme, le Transporteur propose une comparaison directe et annuelle de l'ensemble des engagements à l'ensemble des revenus d'un client, pour l'ensemble de sa clientèle du service de transport point à point.

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION

10. Le Transporteur soumet que sa Proposition de suivi des engagements est bien fondée pour les motifs énoncés ci-après.

A. UN SUIVI ANNUEL D'APPLICATION GÉNÉRALE ET PROSPECTIVE

11. Le mode de suivi proposé :

---

[4] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, HQT 4, Document 1, cote B-0015 (**DDR 1 de la Régie à HQT**), R16.3.
[5] Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-1, Document 1, cote B-0016 (**Preuve en chef de HQT**), Annexe 2, p. 45-46.
[6] Engagement de type Magpie par mesurage à la centrale.
[7] Complément de preuve de HQT, p. 26.
[8] Preuve en chef de HQT, p. 46.

a) est d'application générale et prospective à l'ensemble des clients de point à point;

b) couvre tout projet futur visé par l'article 12A.2 (i) et les sections A, B et D de l'Appendice J;

c) s'intéresse pour chaque client, sans exception, à l'existence et la suffisance des revenus annuels annoncés pour la couverture des coûts annualisés assumés par le Transporteur, jusqu'à concurrence des montants maximaux d'allocations intégrés à la base de tarification.

12. En cela, le mode de suivi proposé assure un traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble de la clientèle.

B. UN SUIVI RÉEL ET EFFICACE POUR L'ATTEINTE DES OBJECTIFS VISÉS

13. Le mode de suivi proposé satisfait les fins pour lesquelles il est instauré. Ce mode :

a) maintient le suivi annuel des engagements d'achats de type Toulnustouc et Magpie;

b) permet de vérifier que la somme des revenus annuels des conventions de service désignées par le client en vertu de l'article 12A.2 (i) est au moins égale ou supérieure à la somme des annuités établies par le Transporteur pour couvrir la part du coût des ajouts qu'il a assumée pour un client du service point à point;

c) permet de suivre et d'assurer le respect des engagements contractuels souscrits par le client sur une période n'excédant pas 20 ans, par le paiement, lorsque requis, d'une compensation afin de couvrir tout solde négatif constaté en fin d'année[9].

14. En cela, le suivi annuel proposé respecte les objectifs et principes directeurs de couverture des coûts et de protection des clients existants sous-jacents à la politique d'ajouts.

15. S'agissant uniquement d'un mode de suivi d'application prospective, l'approche proposée n'engendre pas d'impact sur les éléments à la base du calcul des revenus requis soit, la base de tarification, les charges d'exploitation, l'amortissement ou les taxes.

16. De plus, elle n'implique aucun flux monétaire sauf dans le cas exceptionnel d'une compensation requise pour combler une insuffisance de revenus annuels.

17. Dans l'éventualité peu probable où un tel événement se produisait, il n'aurait pas d'impact sur le revenu requis du Transporteur pour l'année visée, dans la mesure où le Transporteur présumera pour le calcul de son revenu requis que les engagements souscrits seront rencontrés. Si une compensation devenait payable, le Transporteur prévoira un mécanisme pour sa prise en compte afin de compenser cet écart.

18. Selon le Transporteur, ce suivi élimine toute crainte ou appréhension qu'un même dollar de revenu puisse couvrir plus d'un dollar de coût.

C. UN SUIVI DANS LA CONTINUITÉ ET LE RESPECT DES PRÉCÉDENTS JURISPRUDENTIELS ET DU CADRE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR

19. Le mode de suivi proposé :

---

[9] Preuve en chef de HQT, p. 28.

a) crée un ensemble cohérent pour les clients et les projets visés;

b) suit un format uniforme déjà prescrit par la Régie pour vérifier la couverture annuelle des coûts;

c) respecte les décisions de la Régie[10], les réalités historiques antérieures à l'article 12A.2 et les conventions de service en vigueur;

d) ne modifie pas les règles et modalités applicables à la demande d'autorisation faite en vertu de l'article 73 LRÉ;

e) implique des modalités et une période transitoire entre le régime actuel et le régime proposé pour les engagements pris en vertu de l'article 12A.2 (i).

20. En cela, et pour les motifs plus amplement discutés ci-dessous, le mode de suivi proposé s'inscrit dans la cohérence et la continuité au plan administratif et la Proposition veille à s'assurer du respect du cadre réglementaire et des droits acquis.

21. À ce sujet, il faut rappeler que des droits contractuels existent dans le cadre réglementaire actuel et la Régie doit en tenir compte dans l'étude de la proposition du Transporteur.

D. UN SUIVI ANNUEL DES ENGAGEMENTS EN RÉGIME TRANSITOIRE ET PERMANENT

22. En cours d'audience, des distinctions ont été faites entre les régimes transitoire et permanent de la Proposition du Transporteur, aux fins d'assurer le suivi des engagements pris en vertu de l'article 12A.2.

23. Ces distinctions à l'origine de certaines incompréhensions méritent d'être analysées pour comprendre la raison d'être d'un régime transitoire dont l'objectif premier est d'assurer le respect des droits acquis des parties de manière efficace et équitable.

24. Pour ce faire, il importe de revoir le libellé de l'article 12A.2(i), les incitatifs qu'il contient au bénéfice de l'ensemble des usagers du réseau afin de bien comprendre l'impact de cette disposition sur la formation des conventions de service dont les revenus ont servi à couvrir les coûts d'ajouts autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 TC.

25. Cette revue permettra également de confirmer l'existence de droits acquis dans le cadre réglementaire prévalant au moment de la signature de ces Conventions.

1. L'article 12A.2 (i) et son interprétation

26. L'article 12A.2 (i) actuel prévoit spécifiquement ce qui suit :

> **12A.2 Achat de services point à point ou remboursement** : Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à

[10] 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), D-2008-149, D-2011-083 (Motifs), D-2011-098.

> l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou le tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants :
>
> i) Convention de service de transport de long terme :
>
> Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur; […]

27. Il est manifeste du libellé de l'article 12A.2 (i) que le client peut utiliser la valeur actualisée des paiements en provenance de toute convention de service en vigueur pour assurer la couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur.

28. C'est l'interprétation que la Régie lui a donnée à plusieurs reprises dans le cadre d'autorisation de projets de raccordement de centrales où le client avait fait le choix de se prévaloir de 12A.2 (i).

29. À titre illustratif, dans le dossier d'approbation du projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle, R-3674-2008, le client s'est prévalu de l'option sous 12A.2 (i) en utilisant une convention de service de 2006 pour satisfaire à l'article 12A.2 (i) :

> Le Transporteur soumet que la faisabilité économique du Projet est assurée par le fait que les coûts du Projet, jusqu'à concurrence des montants maxima pour les ajouts au réseau et pour les postes de départ, seront récupérés à partir des revenus provenant des achats de service de transport du Producteur.
>
> À cet effet, une entente de raccordement conclue avec le Producteur associe le montant correspondant des revenus actualisés de service de transport reçu ou à recevoir du Producteur, en vertu de la convention de service pour un service de transport ferme à long terme de point à point de 1250MW, sans les pertes de transport (la « demande de réservation HQT-ON »), sur l'interconnexion avec l'Ontario conclue entre le Transporteur et le Producteur le 16 octobre 2006 (la « Convention de service »), aux coûts assumés par le Transporteur, majorés : i) d'un montant de 15% pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que ii) des taxes applicables, pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. […]
>
> La Régie de l'énergie : Accorde au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité[11].

30. De manière claire et non-équivoque, la Régie confirmait cette interprétation dans le cadre de son approbation inconditionnelle du projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine :

> [84] Comme le souligne le Transporteur, « ce qui est pertinent pour l'analyse du Projet, ce n'est pas le nombre de conventions de service, hormis qu'il doit y avoir

[11] D-2008-149, p. 5, 9.

> « Au moins une convention de service », mais plutôt les revenus qui s'en dégagent afin d'assurer la neutralité tarifaire du Projet ».
>
> [85] Finalement, il est donc tout à fait soutenable de conclure que les engagements contractuels ou les Conventions de service du Producteur sont conformes, tant à l'économie qu'au texte actuel de l'article 12A.2i)[12].
>
> [nos soulignés]

31. La faculté contenue à l'article 12A.2 (i) est utile et utilisée aux fins d'assurer la couverture de coûts de projets d'envergure sur le réseau du Transporteur et constitue un élément pertinent dans le processus décisionnel de s'engager à des termes et conditions convenus avec le Transporteur.

32. Cette réalité est reprise à juste titre par la Régie dans sa décision D-2011-083, citant les représentations du Transporteur à l'effet suivant :

> Conformément aux tarifs et Conditions, les clients du Transporteur font à leur gré des demandes dans le système OASIS. Plusieurs facteurs peuvent influer sur ces demandes, par exemple le contexte global à moyen et long terme dans lequel les clients évoluent, leurs besoins et leurs stratégies. Celles-ci peuvent faire en sorte que les demandes de raccordement de centrales et les demandes de service de transport ne soient pas nécessairement concomitantes, comme c'est le cas dans la présente demande[13]. [soulignements par la Régie]

33. Cet élément d'indissociabilité entre la formation de conventions de service et la réalisation d'ajouts liés à des interconnexions ou le raccordement de centrales non concomitants dans le temps est évoqué en preuve l'instance.

34. Le Transporteur ne propose aucune modification de l'article 12A.2 (i) qui aurait pour effet de limiter la faculté de ses clients d'utiliser « au moins une convention de service » de transport ferme à long terme à titre d'engagement pour couvrir les coûts d'ajouts inclus à la base de tarification.

35. Il en est ainsi parce que la signature de conventions de service à long terme est bénéfique à l'ensemble des usagers du réseau de transport, tel que discuté ci-après.

2. Le caractère approprié du maintien de l'article 12A.2 (i)

36. La faculté d'utiliser des revenus de conventions offerte à l'article 12A.2 (i) est bien fondée au niveau réglementaire et commercial.

37. Il est dans l'intérêt de tous les usagers du réseau que des clients du service point à point s'engagent à plus long terme. Il en est ainsi en raison non seulement des importants flux monétaires qui y sont associés mais de la stabilité et de la prévisibilité de ces revenus et de leurs effet sur les tarifs[14].

38. Des incitatifs existent déjà dans la politique d'ajouts, plus spécifiquement lors du calcul de l'Allocation maximale au prorata de la durée d'une convention de service.

---

[12] D-2011-083, par. 80 à 84, 85. Voir aussi par. 73-79.
[13] D-2011-083, par. 82.
[14] N.S. Vol. 5, p. 36, 38-39.

39. L'article 12A.2 (i) contient également un incitatif qui s'est avéré efficace et qui a bien servi les usagers du réseau, tel qu'en font foi les revenus passés et à venir des Conventions. Les experts Chang, Knecht et Adamson ont tous reconnu les bénéfices de conventions à plus long terme[15].

a) Mme Chang :

> And every transmission owner prefers long-term contracts because you're making a large capital investment, and you would prefer to have customers enter into long-term contracts to assure that the payments will be there, the revenues will be there, to cover the cost of the revenue requirement associated with it. So it is definitely common practice to have long-term contracts for transmission[16].

b) M. Knecht :

> My answer was that there is an incentive there now for longer term contracts. And I don't think that there's anything wrong with that particular incentive because that one makes sense. It's sending the right signals to new customers. If they are willing to enter into longer term agreements and provide assurance to the Transmitter that they will be providing revenues for a longer period of time on which the Transmitter can rely, then that's a good thing. And that they should... and that the maximum investment should reflect that.
>
> Q. [255] And the upgrade policy should continue to contain this incentive. That would be good policy making. Because it provides stability.
>
> A. I don't know how it would not contain that kind of feature. That probably wasn't clear.
>
> Q. [256] No.
>
> A. The... I think a sensible contribution policy will reflect that customers who commit to longer terms should be allowed to have a greater amount of investment made on their behalf by the transmission utility[17].

40. De plus, tel que confirmé à l'audience par les représentants du Transporteur :

> J'aimerais aussi attirer votre attention au fait qu'il est grandement souhaitable que le cadre réglementaire incite les clients des services de transport de point à point à signer des conventions de service à long terme. Et que ces clients ne soient pas pénalisés par la suite pour la non-concomitance du moment de la signature de leur convention de service avec le moment des ajouts au réseau pour le raccordement d'une centrale. L'un ne va pas sans l'autre. Le cadre réglementaire actuel contient cet incitatif et il est essentiel, à notre avis, de le préserver. Car, en plus d'être équitable envers les signataires des conventions de service à long terme, les clients existants bénéficient de la présence de ces réservations à long terme sur le réseau par des baisses de tarif[18].

41. Par ailleurs, la preuve aura révélé que cette faculté permet de transmettre les bons signaux aux clients du Transporteur en favorisant des engagements à long terme sur le réseau[19] et, qu'au-

---

[15] N.S. Vol. 4, p. 153; N.S. Vol. 6, p. 112, 113; N.S. Vol. 7, p. 14.
[16] N.S. Vol. 4, p. 153.
[17] N.S. Vol. 6, p. 112, 113.
[18] N.S. Vol. 2, p. 28.
[19] N.S. Vol. 5, p. 36-38.

delà de pures hypothèses avancées par des oppositions théoriques à l'application de l'article 12A.2, la Régie n'est saisie d'aucun élément de preuve à l'effet que ces incitatifs ont agi au détriment du développement efficace au plan économique du réseau de transport.

42. À ce sujet, référence pourra de nouveau être faite aux propos de la Régie dans sa décision D-2012-010 concluant à la suffisance des investissements et la robustesse du réseau de transport du Transporteur[20].

43. En revanche, la preuve est à l'effet qu'un amendement à l'article 12A.2 qui aurait pour effet de priver les clients du Transporteur de cette faculté aurait un effet dissuasif. Tous les incitatifs pointeraient alors vers des conventions de service d'une durée inférieure, à charge pour le client de se prévaloir de son droit de renouvellement si la réalisation de projets envisagés devenait moins attrayante.

44. Un tel dénouement est contraire aux intérêts de l'ensemble des parties intéressées :

a) du point de vue du Transporteur, il perd la garantie de revenus associés à une convention de service de plus long terme, à charge pour lui, si le client décidait de ne pas renouveler sa convention, de faire supporter par les autres clients les charges d'actifs non utilisés;

b) du point de vue du client signataire de la convention, il perd la flexibilité que lui offre l'option d'utiliser une même convention de service de transport pour couvrir les coûts de plusieurs projets envisagés dans le temps;

c) du point de vue des autres clients, ils perdent l'avantage d'importants revenus garantis à long terme, ce qui peut avoir un effet à la hausse sur les tarifs de transport, alors qu'ils ne subissent aucun préjudice de l'existence et de l'utilisation d'une telle option par un client.

3. Les Conventions et les Projets visés

45. Des conventions de service de transport ferme à long terme en vigueur aujourd'hui ont été signées conformément au cadre réglementaire prévalant lors de leur formation, y compris de l'article 12A.2 (i) (**Conventions**).

46. Ces Conventions comprennent (1) la convention de service HQT-ON; (2) la convention de service HQT-MASS; (3) la convention de service HQT-NE; et, (4) la convention de service HQT-HIGH.

47. Rappelons que la convention HQT-ON, d'une durée de 50 ans, a été signée le 16 octobre 2006, soit plus de six mois suivant l'adoption de l'article 12A.2 (i) dans sa formulation actuelle[21].

48. En décembre 2008, la Régie confirmait que le Producteur était en droit d'utiliser cette Convention (HQT-ON) aux fins d'assurer le recouvrement des coûts des ajouts au réseau assumés par le Transporteur pour l'intégration des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle[22].

49. Le 31 mars 2009, HQP s'engageait pour une période de 35 ans en signant les conventions HQT-NE et HQT-MASS.

---

[20] Décision D-2012-010, par 300-312.
[21] Cette convention est datée d'octobre 2006, alors que la décision D-2006-66 a été rendue le 18 avril 2006; D-2008-030.
[22] D-2008-149, p. 5.

50. Le droit d'utiliser les conventions HQT-ON, HQT-NE et HQT-MASS à cette fin était à nouveau confirmé par la Régie en juin 2011, dans sa décision relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine[23].

51. Les dispositions relatives aux capacités et à la durée des Conventions ont été établies tenant compte du cadre réglementaire alors en vigueur, incluant l'article 12A.2 (i) et la faculté de couverture des coûts discutés précédemment par ces Conventions.

52. L'Annexe 2 à la pièce HQT-1, Document 1[24], identifie six projets couverts par des engagements selon l'article 12A.2 (i) et l'Appendice J (**Projets**).

53. Pour chacun de ces Projets déjà autorisés, des revenus de l'une ou l'autre des Conventions, établis sur une base de valeur actualisée, ont été reconnus par la Régie comme étant adéquats et suffisants pour assurer la couverture des montants d'allocations assumés par le Transporteur.

4. Les principes juridiques applicables

54. Le Transporteur soumet respectueusement qu'une décision à venir en l'instance serait illégale et en contradiction avec des décisions antérieures de la Régie si son dispositif avait pour objet ou effet :

a) d'affecter rétroactivement ou rétrospectivement les droits acquis et les obligations souscrites en vertu des Conventions, y compris, non limitativement, le droit d'un client d'utiliser « au moins une convention de service » afin d'assurer la couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur en vertu de l'article 12A.2(i);

b) de modifier l'article 12A.2(i) et d'en ordonner une application rétroactive ou rétrospective à l'égard de situations juridiques en cours, y compris, non limitativement des droits acquis en vertu de l'article 12A.2(i) et des Conventions;

c) de donner à l'article 12A.2 une interprétation différente de celle retenue et appliquée par la Régie dans ses décisions antérieures, avec pour objet ou effet d'affecter rétroactivement ou rétrospectivement les droits acquis et les obligations souscrites en vertu des Conventions, y compris, non limitativement, le droit d'un client d'utiliser « au moins une convention de service » afin d'assurer la couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur en vertu de l'article 12A.2 (i).

(a) Les cadres contractuels et juridiques constitués

55. Le choix, suivant l'article 12A.2 des TC, de l'utilisation des revenus des Conventions afin d'assurer le recouvrement des montants d'allocations assumés par le Transporteur est confirmé par le client dans la convention de raccordement[25]. Le contenu de cette Convention est conforme aux *Tarifs et Conditions* en vigueur au moment où elle est signée, y compris aux ententes-types qui y sont incluses[26].

56. Ainsi, le client qui s'engage aux fins de la réalisation d'un projet d'une envergure telle que des ajouts au réseau sont requis prend cette décision à la lumière des conditions applicables qui lui sont présentées au moment de la formation de l'entente avec le Transporteur.

---

[23] D-2011-083 (motifs), par. 58 et ss., cités ci-dessus.
[24] Preuve en chef de HQT, Annexe 2, p. 45-46.
[25] Voir, à titre d'exemple, Réponse 1.2 des Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 3 de la Régie, HQT 4, Document 1.2.1, cote B-0040 (**Réponse 1.2 de la DDR 3 de la Régie à HQT**) (Entente de raccordement pour le projet La Romaine).
[26] Voir HQT-4, doc. 1.2.1, Entente Type de raccordement.

57. Un amendement à l'article 12A.2 des TC ne doit pas affecter de manière rétroactive ou rétrospective les droits et obligations des parties aux Conventions.

58. Le Transporteur soumet qu'à compter de la signature de ces Conventions et, *a fortiori*, après la décision de la Régie approuvant ces Projets, la situation juridique des parties contractantes s'est individualisée et cristallisée pour conférer des droits acquis à ses parties au sens des règles de droit applicables discutées ci-dessous.

59. L'imposition d'un mode de suivi des engagements ne peut raisonnablement s'appliquer sans tenir compte de ces droits acquis.

60. À cette fin, le Transporteur soumet que des modalités de transition doivent être mises en place afin d'assurer le respect de ces droits et de permettre le passage efficace et harmonieux au nouveau régime de suivi des engagements[27].

61. Pour ce faire, Le Transporteur il inclut dans sa proposition un mécanisme transitoire de « remboursement complémentaire » discuté ci-dessous.

(b) L'application rétrospective des *Tarifs et conditions*

62. La règle générale veut que les modifications aux *Tarifs et Conditions* n'aient d'effet que pour l'avenir, sans modifier les droits acquis des parties. Il s'agit de l'application prospective des *Tarifs et Conditions*[28].

63. Le caractère prospectif des règles normatives est un principe qui fait autorité à la Régie depuis de nombreuses années. Dès l'année 1999, la Régie s'est prononcée en ce sens dans sa décision D-99-120[29] qui énonce les principes généraux pour la fixation des tarifs :

- l'utilisation de l'année témoin projetée;
- l'utilisation de la méthode de la moyenne des 13 soldes mensuels consécutifs pour l'établissement de la base de tarification et de la structure du capital;
- l'utilisation d'une année témoin et d'une année tarifaire débutant au 1er janvier et ce, afin de les faire coïncider avec l'exercice financier d'Hydro-Québec.

64. Ces principes réglementaires de base sont encore utilisés aujourd'hui et consacrent le caractère prospectif du processus de fixation des tarifs. Notons qu'aux États-Unis, le caractère prospectif de la tarification s'incarne dans la « *Filed rate doctrine* » qui empêche un organisme de réglementation de prendre des mesures incompatibles avec ses propres décisions tarifaires antérieures et qui interdit la tarification rétroactive d'un service déjà rendu et payé selon le tarif en vigueur.

65. En aucun cas, des amendements aux TC peuvent s'appliquer de manière <u>rétroactive</u>, la Régie n'ayant pas la compétence pour rendre une telle ordonnance[30].

66. En théorie, l'application <u>rétrospective</u> d'amendements aux *Termes et conditions* pourrait permettre, dans certaines circonstances non présentes en l'espèce, de régir les effets futurs de situations juridiques en cours au moment de l'entrée en vigueur des amendements.

---

[27] Preuve en chef de HQT, p. 28.
[28] D-2007-08, rectifiée par D-2007-34.
[29] D-2009-120.
[30] *Northwestern Utilities Limited c. Edmonton*, [1979] 1 RCS 684; D-2007-129, p. 7-8.

67. En effet, la jurisprudence portant sur l'effet dans le temps d'amendements législatifs reconnaît qu'une loi nouvelle peut, sans rétroagir, régir les conséquences futures de faits accomplis avant son entrée en vigueur sans toutefois modifier les effets qui se sont produits avant cette date[31].

68. Il est toutefois fait exception à cette possibilité d'application rétrospective en présence de droits acquis.

(c) L'exception en présence de droits acquis

69. L'application rétrospective de textes normatifs doit être écarté lorsqu'une telle application aurait pour effet de porter atteinte à des droits acquis ou substantiels.

- *R. c. Dineley*, [2012] 3 R.C.S. 272, par. 10 :

> [10] Plusieurs règles d'interprétation peuvent aider à circonscrire les cas où une nouvelle mesure législative trouve application. Vu le besoin d'assurer la certitude des conséquences juridiques découlant des faits et des actes antérieurs, les tribunaux reconnaissent depuis longtemps le caractère exceptionnel des mesures législatives applicables rétrospectivement. Plus précisément, ils ont jugé indésirable l'application rétrospective de dispositions législatives **portant atteinte à des droits acquis ou substantiels**. Ainsi, une nouvelle mesure législative qui porte atteinte à de tels droits est présumée n'avoir d'effet que pour l'avenir, à moins qu'il soit possible de discerner une intention claire du législateur qu'elle s'applique rétrospectivement […].
>
> [nous soulignons]

70. En fait, il existe une présomption à l'effet que le législateur ne souhaite pas porter atteinte aux droits acquis avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi. Il s'agit d'un principe reconnu en droit canadien depuis très longtemps.

- *Dikranian c. Québec (Procureur général)*, [2005] 3 R.C.S. 530 (**Dikranian**), par. 32 et ss.

71. Une personne dispose de droits acquis lorsque sa situation juridique est : (1) suffisamment individualisée et concrète (par opposition à générale et abstraite); et (2) suffisamment constituée au moment de l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi. Il faut une situation juridique individualisée, concrète et singulière lors de l'entrée en vigueur de la loi.

- *Dikranian*, supra, par. 37, 39[32].

72. Un organisme régulateur comme la Régie tire ses pouvoirs de sa loi constitutive. Il s'agit donc de pouvoirs d'attribution.

73. Un tel organisme n'est pas habilité à porter atteinte aux droits acquis en raison de cette présomption d'intention législative, à moins d'indication contraire dans sa loi constitutive.

---

[31] *Épiciers Unis Métro-Richelieu Inc., division « Éconogros »* c. *Collin*, [2004] 3 RCS 257, par. 46-47.

[32] Par exemple, dans l'affaire *Dikranian*, *supra*, la Cour suprême du Canada a conclu que les étudiants qui avaient conclu des contrats de prêts bénéficiaient de droits acquis concernant la période d'exemption du paiement des intérêts et du remboursement du capital prévue à *Loi sur l'aide financière aux étudiants* au moment de la signature des prêts. La situation juridique de ces étudiants était suffisamment individualisée, concrète et constituée pour faire naître des droits acquis sous l'ancien régime législatif. Ils n'étaient donc pas assujettis aux amendements à la loi intervenus après la conclusion de leurs contrats, qui avaient pour objet d'écourter la période d'exemption. Par contraste, les étudiants qui avaient fait une demande de prêt et/ou qui avaient obtenu un certificat de prêt du ministre mais qui n'avaient pas encore conclu le contrat de prêt ne bénéficiaient pas de droits acquis lors de l'entrée en vigueur des amendements. Ces derniers étaient donc assujettis à la nouvelle période d'exemption.

- *Northwestern Utilities Limited c. Edmonton*, [1979] 1 R.C.S. 684 (concernant la présomption contre la rétroactivité des lois).

- R. SULLIVAN, *Sullivan on the Construction of Statues*, 5e éd., Markham, LexisNexis Canada, p. 727.

74. Il est vrai qu'en matière de fixation des tarifs, tous les clients sont en principe dans la même situation générale et abstraite : ils ont le droit d'utiliser le service de transport en payant le tarif en vigueur au moment où le service est obtenu[33].

75. Une telle situation d'ordre tarifaire ne saurait donner naissance à des droits acquis puisqu'aucun client ne peut prétendre que sa situation juridique est suffisamment individualisée, concrète et constituée pour bénéficier de droits acquis au paiement d'un tarif autre que celui qui est en vigueur au moment où le service est véritablement obtenu.

76. Toutefois, la situation des clients relative aux conditions de service est différente.

77. Plus particulièrement, le cas de clients appelés à payer une Contribution ou à s'engager par convention à couvrir les coûts d'ajouts assumés par le Transporteur pour le raccordement d'une centrale doit être distingué.

78. En effet, la Régie a déjà conclu à plusieurs reprises à la nécessité de reconnaître et de donner effet à des droits acquis lorsqu'elle déterminait le contenu des conditions de service ou qu'elle se prononçait sur leur application dans le temps.

79. Dans sa décision D-2007-08, rectifiée par la décision D-2007-34, la Régie a tracé une distinction entre l'application dans le temps des modifications aux tarifs du Transporteur et l'application dans le temps des modifications aux conditions de service. Dans cette affaire, la Régie a décidé que seuls les tarifs devaient rétroagir à la date de l'ordonnance déclarant les tarifs provisoires, mais que les nouvelles conditions de service devaient s'appliquer de manière prospective seulement.

80. Dans sa décision D-2006-066, la Régie a ordonné que les nouvelles dispositions de l'article 12A et de l'Appendice J ne s'appliquent qu'aux ententes de raccordement conclues à compter de la décision, et non aux ententes déjà conclues lors de leur entrée en vigueur. Ce faisant, la Régie reconnaissait implicitement l'importance de préserver les droits acquis des clients du service de transport dans le contexte de la politique d'ajouts[34].

81. Dans sa décision D-2007-129, la Régie confirmait qu'« une entente écrite signée doit être honorée » et refusait de l'assujettir à des amendements subséquents aux conditions de service du Distributeur. Elle confirmait également que les conditions financières convenues entre les parties conformément aux TC alors en vigueur (dans ce cas le prix) ne pouvaient pas être sujettes à révision par la suite[35].

82. Dans la décision D-2008-028[36], rendue dans le cadre du même dossier, la Régie confirmait également spécifiquement sur la question de coûts de travaux et du montant de la contribution payable par le client.

---

[33] D-2008-137.
[34] D-2006-66, p. 51-52.
[35] D-2007-129 (Motifs), p. 6-8.
[36] D-2008-028, p. 17-18 (citant D-2006-116, p. 7, 31 et D-2007-81, p. 6).

83. Ces précédents de la Régie indiquent qu'il est nécessaire d'offrir un cadre réglementaire et commercial où les règles du jeu sont connues d'avance et où le client s'engage en toute connaissance de cause.

84. Cette préoccupation de la Régie est tout à fait juste et doit trouver application dans le cadre des projets d'ajouts des clients du Transporteur.

85. Ainsi, dans la mesure où des droits acquis existent, la Régie ne saurait y faire échec par l'application rétrospective d'amendements aux conditions de service, suivant la Proposition.

86. Or, en l'espèce, la situation juridique d'un client signataire d'une entente de raccordement ou d'une convention de service et dont les ajouts au réseau ont été complétés ou sont en cours de réalisation est on ne peut plus concrète, individualisée et pleinement constituée et ce client bénéficie donc clairement de droits acquis.

87. C'est très certainement le cas du Producteur dans le cadre des Projets concernés par le remboursement complémentaire.

88. Au terme des Conventions la situation du Producteur et du Transporteur est individualisée, concrète et constituée pour donner lieu à des droits acquis et met en jeu des droits substantiels.

89. Le Transporteur et son client sont en droit de s'attendre à ce que ces Projets soient menés à terme dans le respect du cadre réglementaire applicable à l'époque, y compris de l'article 12A.2 (i) comme l'a reconnu la Régie à plusieurs reprises.

90. Il serait hautement inéquitable et contraire à la jurisprudence de la Régie en semblable matière de vouloir imposer rétrospectivement un nouveau cadre réglementaire.

91. De plus, une telle décision constituerait un précédent dangereux quant aux risques réglementaires des clients s'engageant auprès du Transporteur sur des aspects commerciaux et financiers de la réalisation de projets d'envergure.

92. À ce sujet, la preuve a révélé que la FERC exprime une grande prudence avant de s'ingérer dans les relations contractuelles d'un transporteur et de modifier leur contenu après coup.

93. La FERC s'ancre plutôt dans la notion de « *sanctity of contracts* » et met en garde des risques qu'occasionnerait une telle ingérence dans la stabilité des contrats et la certitude réglementaire.

- *Morgan Stanley Capital Group inc. v. Public Utility District No 1 of Snohomish County*, 554 U.S. 527 (2008), p. 547, 551 :

  > Nor do we agree with the Ninth Circuit that FERC must inquire into whether a contract was formed in an environment of market "dysfunction" before applying the *Mobile-Sierra* presumption. Markets are not perfect, and one of the reasons that parties enter into wholesale-power contracts is precisely to hedge against the volatility that market imperfections produce. That is why one of the Commission's responses to the energy crisis was to remove regulatory barriers to long-term contracts. […] <u>By enabling sophisticated parties who weathered market turmoil by entering long-term contracts to renounce those contracts once the storm has passed, the Ninth Circuit's holding would reduce the incentive to conclude such contracts in the future. Such a rule has no support in our case law and plainly undermines the role of contracts in the FPA's statutory scheme</u>.
  >
  > […]

> The Ninth Circuit's standard would give short shrift to the important role of contracts in the FPA, as reflected in our decision in *Sierra*, and would threaten to inject more volatility into the electricity market by undermining a key source of stability. The FPA recognizes that contract stability ultimately benefits consumers, even if short-term rates for a subset of the public might be high by historical standards—which is why it permits rates to be set by contract and not just by tariff. As the Commission has recently put it, its "first and foremost duty is to protect consumers from unjust and unreasonable rates; however, . . . uncertainties regarding rate stability and contract sanctity can have a chilling effect on investments and a seller's willingness to enter into long-term contracts and this, in turn, can harm customers in the long run." Market-Based Rates, ¶6, 72 Fed. Reg. 33906–33907. [nous soulignons]

94. La Proposition du Transporteur s'inscrit dans la lignée des dispositions transitoires prévues aux *Conditions de service d'électricité* du Distributeur, qui s'appliquent de manière purement prospective, dans le respect des droits acquis.

5. Des droits acquis au terme des Conventions et de l'autorisation des Projets

95. Les engagements financiers à long terme contenus dans ces Conventions ont été pris à l'intérieur et sur la base du cadre réglementaire prévalant lors de leur formation. L'article 12A.2 fait partie du cadre, tel que confirmé par la Régie dans des décisions autorisant certains projets[37] et permettant d'assurer la couverture des coûts d'ajouts à venir sur la base des revenus additionnels de ces Conventions.

96. Ces Conventions ont été signées au bénéfice de l'ensemble des clients du réseau considérant l'importance, la stabilité et la prévisibilité des flux monétaires qu'elles procurent et les baisses tarifaires qui peuvent en découler. Ces bénéfices sont significatifs à long terme.

97. Il serait déraisonnable et contraire à la preuve[38] de conclure que ces engagements à long terme ont été pris sans égards au libellé de l'article 12A.2 (i), ou que la reconnaissance des revenus additionnels attendus de ces Conventions aux fins de la couverture du coût des ajouts étalés dans le temps n'ait pas constitué un élément significatif de la contrepartie pour souscrire à de tels engagements à long terme.

98. Conclure autrement implique une distinction déraisonnable dans le traitement des revenus découlant d'une convention de long terme (par exemple 35 ans) et des renouvellements successifs d'une convention de cinq ans (7 x 5 ans) pour une même durée totale.

99. Aucun revenu « additionnel » n'existerait au-delà du projet d'origine dans le premier cas, alors que des revenus « additionnels » seraient générés tous les cinq ans dans le second cas.

100. Il est manifeste qu'un amendement à l'article 12A.2 (i) des TC porterait atteinte aux droits acquis des clients du service de transport en relation avec les conventions de service conclues avant l'amendement.

101. En particulier, il faut souligner que les Conventions permettaient au Producteur d'assurer la couverture des montants d'allocations en vertu de l'article 12A.2 (i) des TC au moment où elles ont été conclues et pour la durée prévue de ces conventions.

---

[37] D-2008-149; D-2011-039 (motifs).
[38] N.S. Vol. 5, p. 24-28, 30, 33-34.

102. En somme, à compter de la signature des Conventions, la situation juridique du Producteur était suffisamment concrète, individualisée et cristallisée pour donner ouverture à un droit acquis d'utiliser les revenus actualisés générés par ces Conventions afin d'assurer la couverture du coût d'ajouts assumés par le Transporteur.

E. UNE MESURE TRANSITOIRE APPROPRIÉE : LE REMBOURSEMENT COMPLÉMENTAIRE

103. D'entrée de jeu, réitérons que le remboursement complémentaire est une mesure transitoire dont l'application est limitée aux Projets.

104. Ces Projets ont été autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 LRÉ, ne sont pas associés à des engagements annuels puisqu'ils ont fait l'objet d'une démonstration unique de la suffisance des revenus actualisés d'au moins une convention de service de transport ferme à long terme pour couvrir les coûts de raccordement proposés.

105. Pour s'assurer à la fois de la reconnaissance de l'entièreté des revenus des Conventions et de la mise en place d'un suivi annualisé des engagements, il est juste et nécessaire en droit de prévoir un mécanisme de remboursement complémentaire et d'une période de transition pour la mise en œuvre de ce mécanisme.

106. Il est nécessaire de procéder ainsi pour respecter le cadre réglementaire actuel et les droits acquis en vertu des Conventions.

107. Le remboursement complémentaire proposé permet au client de bénéficier de la valeur actualisée des Conventions et de rencontrer ses engagements plus rapidement, en appliquant les surplus de revenus annuels au solde des coûts assumés par le Transporteur, jusqu'à ce qu'ils soient tous couverts.

108. Il accélère la transition vers un suivi uniforme de l'ensemble des engagements de la clientèle du service de transport point à point[39].

109. Il est équitable et ne cause aucun préjudice aux autres clients du Transporteur.

110. Pour ces motifs, le Transporteur demande à ce que sa Proposition soit acceptée et que : (1) le mode proposé de suivi soit appliqué de manière prospective; et (2) que le remboursement complémentaire proposé soit autorisé, à titre de mesure transitoire raisonnable.

III. LA POSITION DES INTERVENANTS

111. La question centrale ayant suscité l'intérêt des intervenants, parfois sous des angles différents, vise l'utilisation des revenus de Conventions.

112. Ces intervenants contestent la reconnaissance des revenus découlant des Conventions aux fins de la mise en œuvre du mode proposé de suivi des engagements, plaidant que cette reconnaissance aurait pour effet de contrevenir à la neutralité tarifaire ou de couvrir plus d'un dollar de coûts avec un même dollar de revenu, ou de procurer un avantage indu à HQP.

113. Cette contestation témoigne d'une mauvaise lecture des principes évoqués à son soutien et d'un rejet d'un certain nombre de réalités juridiques et commerciales qui s'imposent en raison de décisions antérieures de la Régie, de droits acquis et de principes sous-jacents à la politique d'ajouts.

---

[39] Complément de preuve de HQT, p. 27.

114. Ces intervenants semblent requérir un amendement rétroactif ou rétrospectif à l'article 12A.2 (i) afin de préciser qu'aux fins du suivi annuel des engagements qui y est prévu, tout projet d'ajouts soit assorti d'un nouvel engagement générant des revenus additionnels à ceux à venir en vertu des Conventions.

115. Pour les raisons précitées, le droit fait obstacle à la négation des droits et des réalités historiques. Et sans égard au droit, le libellé actuel de l'article 12A.2 est en soi bien fondé.

IV. CONCLUSIONS

116. Considérant l'ensemble des faits pertinents et pour les motifs énoncés précédemment et dans sa preuve, le Transporteur demande à la Régie d'approuver cette Proposition.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 12 février 2015

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Procureurs de **Hydro-Québec**
Me Éric Dunberry
Me Marie-Christine Hivon
Bureau 2500
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec) H3B 1R1
Tél. ED: (514) 847-4492
Tél. MCH : (514) 847-4805
Téléc. : (514) 286-5474
eric.dunberry@nortonrosefulbright.com
marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com

HYDRO-QUÉBEC
Direction Affaires juridiques
Me Yves Fréchette
4e étage
75, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
frechette.yves@hydro.qc.ca

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.