MÉMOIRE DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (FCEI)

DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

Préparé dans le cadre du dossier
R-3888-2014
de la Régie de l'énergie du Québec

Par
Antoine Gosselin

Le 5 décembre 2014

Table des matières

I. Introduction 3
II. Suivi des engagements 4
III. Principes directeurs 4
IV. La proposition du Transporteur 7
a. Clients point à point 7
b. Charge locale 10
V. La proposition de la FCEI 11
a. Allocation maximale 11
b. Suivi des engagements dans le cas des clients point à point 11
c. Suivi des engagements de la charge locale 13
VI. Sommaire des recommandations 14

I. Introduction

La politique d'ajouts au réseau guide le partage des coûts lorsque des investissements doivent être faits pour satisfaire les besoins d'un client. Par soucis d'équité entre les utilisateurs du réseau, mais également par souci d'efficience économique, il est important que les règles entourant le partage de ces coûts soient établies adéquatement.

Depuis le dégroupement des tarifs, la Régie a identifié plusieurs enjeux relatifs à la politique d'ajouts au réseau de Transport. Notamment, la décision procédurale D-2014-081 identifie les enjeux suivant :

a. Principes directeurs;
b. Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau;
    1. Méthodologie de calcul de l'allocation maximale;
    2. Application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de point à point;
c. Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale;
d. Ajouts au réseau des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites;
e. Modes de calcul de l'impact tarifaire;
f. Approche de partage des coûts entre des clients du service de transport;

<u>Cas particuliers</u>

g. Risques particuliers de certains projets;
h. Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur;
i. Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes;
j. Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps;
k. Aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables.

II. Suivi des engagements

De façon plus spécifique, la Régie avait identifié dans ses décisions antérieures[1] l'attribution en double de l'allocation pour les projets de charges (ou interconnexions) et de ressources.

Le Transporteur propose une approche d'agrégation des projets pour le suivi des engagements des clients point à point et une autre, distincte, pour l'établissement de la contribution de la charge locale.

La FCEI estime que, globalement, la proposition a) envoie de mauvais signaux aux acteurs économiques (entre autre par l'utilisation de remboursement complémentaires) que sont ses clients, b) est inéquitable (notamment envers la charge locale) et c) ne règle pas de façon adéquate le problème de la double allocation des revenus. Mais d'abord et avant tout, selon la FCEI, cette proposition ne respecte pas les principes directeurs qui devraient guider l'élaboration de la politique d'ajouts.

III. Principes directeurs

Le Transporteur affirme être guidé par trois principes directeurs en ce qui concerne les ajouts au réseau. Il affirme que ceux-ci émanent de la décision D-2002-95.[2]

- 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.

Le premier principe trouve écho à la page 298 de la décision D-2002-95. La Régie y écrit :

> *« La Régie accepte également la proposition du transporteur de limiter le montant qui peut être intégré à la base de tarification.*
>
> *Tel que proposé par le transporteur, le montant total qu'il aurait à assumer correspond à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de*

[1] D-2009-071, paragraphes 110 et 111.
[2] HQT-3, Document 1, p. 5.

> *20 ans en prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital.[note omise] La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients.*
>
> *L'application de ce maximum protège donc les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs. »*[3]

De plus, la Régie retient l'application de ce principe aussi bien pour la charge locale que pour les autres clients, ce qui rejoint la notion de traitement équitable de tous les clients.

Mme Chang mentionne pour sa part deux principes qui guident généralement l'allocation des coûts des ajouts au réseau dans les juridictions états-uniennes:

> *« 1) Ensure equitable treatment and non-discriminatory open access to the transmission system and;*
>
> *2) Protect existing customers from undue cost burdens induced by other customers that request transmission service. »*[4]

Ces principes concordent avec les premier et troisième principes énoncés par le Transporteur.

La FCEI note toutefois que le Transporteur ajoute l'item « Assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client » aux deux principes énoncés par la Régie dans la décision D-2002-95 et mentionnés par Mme Chang. La FCEI ne croit pas que ce principe additionnel devrait être retenu étant donné qu'il ne semble rien ajouter relativement aux deux autres. De plus, il est relativement vague et laisse place à l'interprétation.

Questionné par la Régie à savoir si la neutralité tarifaire compte parmi les principes de la politique d'ajouts, le Transporteur indique :

[3] D-2002-95, p. 298.
[4] HQT-4, Document 1, p. 5.

> *«La neutralité tarifaire s'incarne dans l'application de l'allocation maximale. L'application de l'allocation maximale a pour but d'assurer le respect des deux premiers principes directeurs, soit celui d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client, et ainsi protéger les clients existants, et celui d'assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client. »*[5]

La FCEI ne partage pas le point de vue du Transporteur à l'effet que l'allocation maximale permet d'assurer le respect des deux premiers principes. Du moins, pas dans le cadre méthodologique proposé. La notion de neutralité tarifaire a des implications différentes selon qu'elle est considérée dans une perspective agrégée ou de projet individuel. Dans une perspective agrégée, elle ne garantit pas le respect du premier principe directeur. La FCEI ne croit pas que la Régie avait envisagé la notion de neutralité tarifaire dans une perspective d'agrégation de projets lors du dossier R-3401-98.

Selon la FCEI, pour que les principes directeurs soient respectés, il faut non seulement que la politique d'ajouts assure la neutralité tarifaire, mais aussi qu'elle transmette le bon signal de prix aux clients de façon à favoriser les projets rentables et décourager les projets non-rentables.

De plus, afin de favoriser un accès non-discriminatoire, la FCEI estime que la politique d'ajouts devrait décourager les réservations en excès des besoins réels d'un client.

Quant à la notion d'équité, elle implique, selon la FCEI, que les revenus de tous projets doivent contribuer aux coûts communs à partir d'un certain moment.

C'est sous l'éclairage de ces principes et réflexions que la section suivante discute de la proposition du Transporteur.

[5] HQT-4, Document 1, p. 4.

IV. La proposition du Transporteur

a. Clients point à point

Pour les fins du calcul de l'allocation à accorder à un projet, les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec prévoient que le maximum applicable pour les ajouts au réseau est égal à un montant par kW basé sur la valeur du tarif point à point pour les livraisons annuelles actualisée sur 20 ans, laquelle est multipliée par la nouvelle puissance maximale à transporter sur le réseau exprimée en kW.

L'un des enjeux identifiés par la Régie au cours des dernières années est la possibilité de double allocation des mêmes revenus pour supporter à la fois l'allocation des projets de ressources et des projets de charges (ou interconnexions).

En réponse à cette préoccupation, le Transporteur suggère de maintenir inchangé le calcul de l'allocation maximale à la fois pour les projets de charges et de ressources mais de s'assurer par une analyse agrégée que les revenus tirés des projets de charges ou des conventions de services sont suffisants pour couvrir le niveau d'allocation octroyé.

Plus spécifiquement, dans le cas des clients point à point, le Transporteur propose de faire un suivi agrégé de l'ensemble des revenus et engagements de chaque client sur une base annuelle. Il propose de plus une formule de remboursement complémentaire pour les obligations existantes. Il allègue que ces obligations bénéficient de cadres juridiques constitués.[6]

La FCEI estime que la proposition du Transporteur ne répond pas adéquatement à la problématique de double allocation car elle fait en sorte que des projets pourraient se voir attribuer des revenus provenant de capacité non requise pour les desservir.

Prenons par exemple le cas d'une nouvelle interconnexion de 1000 MW pour laquelle une convention de service de puissance équivalente aurait été signée. Supposons de plus que l'investissement requis pour cette interconnexion soit de 250 M$ de sorte que l'allocation requise pour le projet ait été de 250$/kW, soit la moitié de l'allocation maximale de 500$/kW permise par le texte des tarifs en vigueur. Supposons encore un projet de ressource de 500 MW d'un coût lui aussi de 250 M$ de sorte que l'allocation requise pour couvrir les coûts de ce projet est de 500$/kW (250M$/500 000kW).

[6] HQT-1, Document 1, p. 28.

Selon la proposition du Transporteur, la totalité de l'allocation au projet ressource serait couverte par les revenus de la convention de service puisque l'ensemble de ceux-ci seraient pris en compte. En effet, les revenus actualisés de la convention de service correspondent à 500$/kW pour un total de 500 M$. Puisque 250 M$ sont requis pour couvrir l'investissement dans l'interconnexion, 250 M$ sont disponibles pour financer le projet de ressource de sorte que la totalité de l'allocation est couverte par ces revenus. Or, cette façon de faire implique que des revenus attribuables à l'ensemble des 1000 MW de la convention de service sont utilisés pour couvrir l'allocation d'un projet de 500 MW.

La FCEI estime que de compenser l'allocation à un projet sur la base de revenus qui ne peuvent mécaniquement pas provenir de ce projet n'est ni justifié, ni souhaitable. Pour assurer un bon signal de prix, il doit exister un lien de causalité entre les engagements et les revenus qui les couvrent. Si cette condition n'est pas remplie, cela pourrait notamment rendre le client indifférent entre une réservation de 500 MW et une autre de 1000 MW, ce qui ne favorise pas une utilisation optimale du réseau.

De plus, la FCEI estime que la combinaison de l'allocation maximale et du suivi proposés pour les clients de point à point entraîne un non respect des principes directeurs à plusieurs égards. Premièrement, cette façon de procéder envoie un mauvais signal de prix aux clients. Elle pourrait notamment entraîner la réalisation de projets non-rentables. Deuxièmement, elle favorise la tarification marginale et pourrait permettre à certains clients de se soustraire à leur contribution équitable aux coûts communs du service de transport.

L'exemple suivant illustre ces préoccupations. Soit une convention de service A de 1000 MW sur 20 ans associée à un projet d'interconnexion A et à un projet de ressource A de puissance équivalente. La convention de service génère des revenus actualisés de 500$/kW, ce qui est égal au coût combiné de l'interconnexion et du projet de ressource. Conséquemment, le projet est entièrement couvert par l'allocation et aucune contribution initiale du client n'est requise. Au bout de 20 ans, le suivi démontre que l'allocation est effectivement complètement couverte. Aucune contribution additionnelle n'est requise. La convention A est alors renouvelée pour une autre période de 20 ans procurant là-aussi des revenus actualisés de 500$/kW.

Parallèlement, une nouvelle interconnexion B et un nouveau projet de ressource B de 1000 MW chacun sont mis en place. Une convention de service B de puissance équivalente est

mise en place qui génère également un revenu actualisé de 500$/kW. Les projets d'interconnexion et de ressource nécessitent des investissements substantiels qui, dans leur ensemble, excèdent 1 000$/kW. Ainsi, la nouvelle convention de service ne permet pas de couvrir à elle seule l'allocation maximale de 500$/kW pour chacun des projets.

Selon la proposition de suivi du Distributeur, ce client pourrait utiliser les revenus du renouvellement de la convention de service A pour couvrir les coûts de projets d'interconnexion B et/ou de ressources B et aussi aller chercher l'allocation maximale dans les deux cas.

Un tel traitement aurait plusieurs conséquences. D'abord, le coût de transport, tel que perçu par le client, serait inférieur au coût réel. Cela affecterait la rentabilité du projet du point de vue du client de sorte qu'il pourrait avoir intérêt à réaliser ce projet même si globalement il n'est pas rentable.

Deuxièmement, l'utilisation des revenus du renouvellement de la convention A pour financer le projet B implique que l'énergie transite gratuitement entre la ressource A et l'interconnexion A pendant la seconde période de 20 ans. Ainsi, cette convention ne contribue pas au partage des coûts communs du service de transport au cours de cette période.

De plus, cela implique que les revenus d'une convention de service pourraient être utilisés pour financer des projets de ressources pour une capacité supérieure à celle de l'interconnexion à laquelle elle est liée. En effet, dans cet exemple, les revenus de la convention A (de 1000 MW) auraient participé à financer pour 2000 MW des projets, soit plus que ce que cette convention permet de faire transiter.

Ces exemples démontrent que la proposition du Transporteur ne rencontre pas le critère du bon signal de prix et est susceptible de mener à des mauvais investissements, voire à une surréservation des interconnexions.

Les remboursements complémentaires proposés par le Transporteur pour les projets existants constituent un exemple de financement croisé inapproprié.

En somme, la proposition du Transporteur pour les clients point à point est incompatible avec les principes directeurs. La FCEI demande à la Régie de ne pas retenir cette proposition.

b. Charge locale

Le Transporteur propose d'évaluer la contribution requise de la charge locale sur une base agrégée.[7] Les revenus seraient établis sur la base des investissements aux postes satellites. Ceux-ci seraient comparés aux coûts de l'ensemble des projets de charges et de ressources réalisés pour la charge locale. Des coûts supérieurs aux revenus entraîneraient une contribution du Distributeur pour combler la différence. Les soldes positifs pourraient être reportés à une année subséquente. Sur cette base, le Transporteur évalue à 733 M$ la contribution requise du Distributeur sur la période 2006 à 2014.

La FCEI estime que ce traitement est inéquitable à au moins deux niveaux lorsque comparé à l'agrégation proposée pour les clients point à point.

D'abord, l'agrégation charge locale repose sur des projections de revenus sur 20 ans alors que le suivi des engagements point à point repose sur les revenus annuels observés. La différence est majeure parce que dans le premier cas, les revenus des années 21 et suivantes ne seront jamais considérés à l'encontre d'engagements pour des projets de ressources alors qu'elles le seront dans le cas des clients point à point (lorsqu'une nouvelle convention sera signée).

Ensuite, l'agrégation charge locale fait abstraction des revenus découlant de la croissance de la charge sur la capacité existante. En effet, seuls les revenus associés à la capacité incrémentale découlant d'un investissement à un poste satellite sont reconnus. Là encore, cette façon de faire est en opposition directe avec l'agrégation point à point pour laquelle des revenus sont autorisés à partir de la totalité de la capacité des interconnexions et non pas seulement de leur capacité incrémentale suite à un investissement.

Ces deux éléments ont des impacts financiers considérables. À titre d'illustration, la FCEI estime à 3,6 G$ les revenus provenant de la croissance du besoin de la charge locale depuis 2006 et au simple maintien de ce besoin au même niveau qu'en 2015, et ce, jusqu'en 2025.[8] Ce montant est largement supérieur au total des investissements en charges et ressources du Distributeur depuis 2006, soit 2,7 M$.[9] Ainsi, même sans tenir compte de la croissance inévitable des besoins de la charge locale et en ne considérant pas 20 ans complet de revenus

[7] HQT-1, Document 1, Annexe 1.
[8] Voir annexe.
[9] HQT-1, Document 1, Annexe 1 (p. 35). Somme des lignes C et D sur toutes les années.

pour la majorité de la croissance réalisée entre 2006 et 2015, les revenus additionnels en provenance du Distributeur depuis 2006 couvrent plus que largement les coûts des investissements requis par ce dernier.

Par conséquent, si l'approche proposée par le Transporteur devait être retenue pour les clients point à point, il serait, selon la FCEI, indéfendable de requérir de la charge locale qu'elle paie une contribution pour la période 2006-2015.

La FCEI demande à la Régie de rejeter le mode d'agrégation et d'évaluation de la contribution requise par la charge locale que propose le Transporteur.

V. La proposition de la FCEI

a. Allocation maximale

Le problème de double allocation des revenus pourrait possiblement être traité au niveau du calcul de l'allocation maximale. Toutefois, cette avenue paraît complexe. La FCEI propose plutôt des ajustements au niveau des suivis afin qu'il n'y ait pas double allocation, tout en assurant le respect des principes directeurs.

Dans le cas de la charge locale, tous les projets (postes satellites et sources et projets de ressources) recevraient une allocation maximale basée sur la puissance du projet. Le cas échéant, les contributions requises seraient exigées dans le cadre du suivi des projets de la charge locale (voir section IV.c).

b. Suivi des engagements dans le cas des clients point à point

Tel que mentionné précédemment, la FCEI estime que de compenser l'allocation à un projet sur la base de revenus qui ne peuvent mécaniquement pas provenir de ce projet n'est ni justifié, ni souhaitable. Afin de régler ce problème, elle recommande l'approche suivante quant au suivi des engagements.

Dans un premier temps, les revenus disponibles pour couvrir les engagements devraient être identifiés, tel que présenté par le Transporteur.[10] Ensuite, les annuités présumées relatives à tous les projets d'interconnexion devraient être soustraites de ce montant. Le résultat de cette différence devrait être divisé par le nombre total de MW des conventions de service en excluant les MW associés aux revenus non-considérés[11] et les MW « expirés »[12]. La résultante de ce calcul serait un revenu disponible moyen par MW pour rencontrer les engagements face aux projets ressources.

Ce montant pourrait ensuite être appliqué à la puissance de chacun des projets de ressources pour obtenir les revenus disponibles pour rencontrer les engagements du projet jusqu'à concurrence du nombre total de MW des conventions, tel que défini au paragraphe précédent. Les soldes annuels entre les engagements et les revenus ne seraient pas transférables d'un projet à l'autre. Différents modes de traitements des soldes sont envisageables pour le transfert entre les années pour un même projet. Une option serait que les soldes annuels, positifs et négatifs, soient cumulables dans le temps. Alternativement, seuls les soldes positifs pourraient être reportés. Ou encore, aucun report ne pourrait être autorisé.

De plus, aucun remboursement complémentaire ne devrait être autorisé. Si la Régie reconnaît la particularité du cadre juridique des contrats existants,[13] un traitement pourrait être appliqué si les revenus nécessaires n'ont pu être récupérés à l'expiration des conventions concernées. Cela pourrait être aussi simple que de vérifier si les surplus globaux observés aux cours des années antérieures excèdent le déficit de revenu de ces projets.

Cette méthodologie aurait comme avantage de régler en bonne partie la question du signal de prix puisqu'elle empêche qu'un projet puisse bénéficier de revenus sur un nombre de MW supérieur à sa puissance. Par conséquent, chaque projet qui ne s'autofinance pas doit faire l'objet d'une contribution indépendamment de la situation des autres projets.

Pour ce qui est de l'enjeu de participation aux coûts communs, la FCEI propose de limiter à 20 ans la période où les revenus d'une convention de service (ou de ses renouvellements totaux ou partiel) puissent être utilisés pour rencontrer les engagements du client. Cette « expiration des MW » permettrait aussi de limiter davantage le problème de signal de prix.

[10] HQT-1, Document 1, Annexe 1 (p.45), ligne 1.4.
[11] HQT-1, Document 1, Annexe 1 (p.45), lignes 1.2 et 1.3.
[12] La FCEI propose de limiter à 20 ans la période où les revenus d'une convention de service peuvent être utilisés pour rencontrer les engagements du client.
[13] HQT-1, Document 1, p. 28, lignes 16 à 22.

c. Suivi des engagements de la charge locale

Pour le suivi des engagements de la charge locale, la FCEI recommande un suivi au niveau de chaque poste satellite (ou raccordement de client). Le modèle de suivi serait similaire à celui proposé pour les clients point à point. C'est-à-dire qu'il serait basé sur la comparaison des revenus annuels et d'annuités présumées.

Pour chaque poste satellite, les revenus d'une année donnée correspondraient à l'écart entre la charge prévue dans l'année et la charge réelle de 2005. Cette quantité reflèterait fidèlement la croissance des revenus attribuables à ce poste depuis le début de la période d'agrégation. Ces revenus pourraient être appliqués dans un premier temps aux annuités relatives à ce même poste. Les revenus excédentaires, s'il y en a, pourraient être appliqués au poste source duquel dépend le poste satellite. S'il y a toujours des revenus excédentaires, ils pourraient être appliqués aux annuités des projets de ressources dans leur ensemble.

Prenons par exemple le cas simple suivant dans lequel il n'existe qu'un seul poste satellite (capacité de 300 MW), un poste source (200 MW) et une ressource (100 MW). Le besoin de la charge locale en 2005 est de 100 MW. Si le besoin passe à 200 MW l'année suivante, un investissement en ressource sera requis (supposons un accroissement de capacité de 300 MW de sorte que la puissance totale de la ressource passe à 400 MW). Puisqu'aucun investissement ne sera requis au niveau des postes satellite et source, la totalité du revenu excédentaire (100 MW x tarif point à point annuel) pourra être consacrée à couvrir l'annuité de l'engagement pour la ressource.

Si le besoin passe à 300 MW la troisième année, un investissement au poste source sera requis (+ 200 MW). Puisqu'aucun investissement ne sera requis au niveau du poste satellite, la totalité du revenu excédentaire (200 MW x tarif point à point annuel) pourra être consacrée à couvrir l'annuité de l'engagement pour le poste source. S'il reste des revenus non utilisés une fois cet engagement couvert, ils pourront servir à couvrir l'annuité de la ressource.

Si le besoin passe à 400 MW la quatrième année, un investissement au poste satellite sera requis. La totalité du revenu excédentaire (300 MW x tarif point à point annuel) pourra être consacrée à couvrir l'annuité de l'engagement pour le poste satellite. S'il reste des revenus non utilisés, ils pourront servir à couvrir l'annuité du poste source, puis celle de la ressource.

Cette approche simple permet de reconnaître l'ensemble de la croissance de revenu provenant de la charge locale, incluant les revenus provenant de la capacité excédentaire des postes satellites. Cela est beaucoup plus symétrique avec ce qui est proposé pour les clients point à point qui peuvent générés beaucoup de revenus à partir d'interconnexions existantes pour financer des projets de ressources. Cela permet aussi d'attribuer des revenus pour un investissement dans un poste source sans qu'un investissement parallèle ne soit requis dans un poste satellite.

Par contre, cette approche ne permet pas de rencontrer les engagements à un poste satellite ou un poste source par la croissance de la charge sur un autre poste satellite non relié. C'est une bonne chose puisque cela aurait faussé les signaux de prix et potentiellement la recherche de solutions optimales pour faire face à la croissance de la charge aux différents points du réseau en fonction de leurs circonstances propres.

Comme la tendance générale est que le besoin de la charge locale soit en croissance, la FCEI estime que le report des soldes annuels négatifs des projets devrait être permis jusqu'à la 20ième année suivant la mise en service.

Tout comme pour les clients point à point, la FCEI propose qu'il y ait « expiration des MW » après 20 ans. Ainsi, après 2025, l'année de référence pour le calcul de la croissance de la charge à un poste satellite serait égale à l'année contemporaine des investissements en croissance moins 20 (plutôt que 2005).

Par ailleurs, cette approche présente également l'avantage de traiter adéquatement les raccordements de clients isolés. En effet, si un client isolé venait à ne plus consommer, il incomberait au Distributeur d'assurer le paiement des engagements non couverts relatifs au raccordement.

VI. Sommaire des recommandations

En somme, la FCEI demande à la Régie de :

1) Rejeter le principe directeur « Assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client »;
2) Reconnaître la nécessité que la politique d'ajouts induise de bons signaux de prix;

3) Reconnaître la nécessité que la politique d'ajouts décourage les réservations en excès des besoins réels des clients;
4) Rejeter la proposition du Transporteur quant au suivi des engagements des clients point à point;
5) Rejeter la proposition du Transporteur pour l'évaluation des contributions de la charge locale;
6) Accepter la proposition de la FCEI quant au suivi des engagements de point à point;
7) Accepter la proposition de la FCEI quant au suivi des engagements de la charge locale.

Annexe

Revenus de transport incrémentaux en provenance du Distributeur 2006-2015				
Année	**Capacité requise (MW)**	**Capacité incrémentale versus 2005**	**Tarif $/kW-année**	**Impact tarifaire (M$)**
2005	34060		72.90	
2006	35371	1311	72.90	-
2007	35862	1802	72.45	131,366
2008	35705	1645	71.13	119,180
2009	35764	1704	73.32	121,206
2010	35230	1170	74.80	85,784
2011	36502	2442	73.71	182,662
2012	36710	2650	73.62	195,332
2013	37134	3074	69.41	226,308
2014	37043	2983	72.61	207,050
2015	37818	3758	72.84	272,868
Somme 2006-2015				**1,541,755**
VAN 2016-2025 *				**2,036,348**
Total 2006-2025 (excluant la croissance au-delà de 2015)				**3,578,104**
* Fonction NPV (5.775%,3758*72,84 pendant 20 ans)				
Sources:				
2005	R-3549-2004, Phase 2, HQT-4, Document 1			
2006	R-3605-2006, HQT-12, Document 1			
2007	R-3605-2006, HQT-12, Document 1			
2008	R-3640-2007, HQT-13, Document 1			
2009	R-3669-2008, HQT-12, Document 1			
2010	R-3706-2009, HQT-12, Document 1			
2011	R-3738-2010, HQT-12, Document 1			
2012	R-3777-2011, HQT-12, Document 1			
2013	R-3823, 2013, HQT-12, Document 1			
2014	R-3823, 2013, HQT-12, Document 1			
2015	R-3903-2015, HQT-12, Document 1			