

**Complément de preuve du Transporteur  
à la suite de la décision D-2014-117  
de la Régie de l'énergie**



## Table des matières

1	Introduction .....	5
2	Principes directeurs .....	5
3	Méthodologie de calcul de l'allocation maximale .....	7
3.1	Calcul de l'allocation maximale .....	7
3.2	Puissance maximale à transporter sur le réseau .....	11
4	Application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de transport de point à point .....	12
5	Ajouts au réseau pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale .....	13
5.1	Traitement d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente .....	14
5.2	Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie .....	14
6	Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps .....	15
6.1	Bien-fondé de la proposition du Transporteur .....	15
6.2	Contribution d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré .....	17
7	Partage et attribution des coûts .....	18
7.1	Partage des coûts entre différents clients du service de transport .....	18
7.2	Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement .....	19
7.3	Partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport .....	22
8	Suivi des engagements .....	25
8.1	Traitement du suivi des engagements .....	26
8.2	Comparaison du suivi des engagements selon le nouveau format et le format actuel .....	27
8.3	Impact tarifaire .....	28
8.4	Dispositions des <i>Tarifs et conditions</i> sujettes à modification .....	28
9	Conclusion .....	28



## 1 Introduction

1 Le Transporteur a déposé la présente demande relative à la politique d'ajouts au réseau de  
2 transport le 30 avril 2014. Dans sa preuve, il vise à répondre aux questionnements de la Régie de  
3 l'énergie (la « Régie ») énoncés dans ses décisions antérieures<sup>1</sup>. Les propositions du  
4 Transporteur recourent à des pratiques établies et respectent le cadre mis en place par la Régie,  
5 le contexte commercial dans lequel les services de transport sont fournis aux clients et les  
6 particularités propres à ces services. Il en est de même pour le contenu du présent complément  
7 de preuve préparé en réponse à la demande de la Régie formulée dans la décision D-2014-117.

## 2 Principes directeurs

8 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

9       *« [30] La Régie constate, par ailleurs, que le Transporteur ne définit pas les principes*  
10       *directeurs de sa Politique d'ajouts. Elle juge donc nécessaire que ces principes soient*  
11       *précisés.*

12       *[31] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire*  
13       *décrivant les principes directeurs de sa Politique d'ajouts. »*

14 Pour les ajouts au réseau, trois principes directeurs émanant de la décision D-2002-95 guident  
15 le Transporteur :

- 16       • éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les  
17       clients existants ;
- 18       • assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client ;
- 19       • assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à  
20       tous les clients du Transporteur.

21 Dans le dossier R-3401-98, le Transporteur a introduit son approche pour le traitement des ajouts  
22 au réseau. La Régie a accepté la proposition du Transporteur avec les modalités suivantes<sup>2</sup> :

- 23       • le coût des ajouts au réseau est intégré à la base de tarification du Transporteur, s'ils sont  
24       jugés prudemment acquis et utiles ;
- 25       • le montant pouvant être intégré à la base de tarification est limité ;

---

<sup>1</sup> La liste des décisions est présentée à la pièce HQT-1, Document 1, page 5.

<sup>2</sup> Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, section 8.2.

- 1 • l'allocation maximale octroyée par le Transporteur correspond à la valeur actualisée du  
2 tarif de transport, sur une période de 20 ans, duquel on retranche les coûts d'exploitation  
3 et d'entretien ainsi que les taxes applicables ;
- 4 • la même allocation maximale doit être appliquée dans le cas d'ajouts au réseau pour le  
5 service pour l'alimentation de la charge locale, les services de transport de point à point et  
6 le service en réseau intégré.

7 Le réseau de transport est conçu et planifié de façon intégrée. Ainsi, l'ensemble du réseau de  
8 transport sert à l'ensemble des clients des services de transport. Les besoins de transport que le  
9 Transporteur doit être prêt à acheminer sur le réseau correspondent à l'ensemble des besoins de  
10 transport des clients, soit ceux pour le service pour l'alimentation de la charge locale, les services  
11 de transport de point à point et, le cas échéant, le service en réseau intégré.

12 La définition du réseau de transport repose sur les dispositions contenues à l'article 2 de la *Loi*  
13 *sur la Régie de l'énergie* (la « Loi<sup>3</sup> »).

14 Le principe de couverture des coûts est central à la politique d'ajouts. Le montant maximal intégré  
15 à la base de tarification du Transporteur protège les clients existants du service de transport  
16 contre des coûts d'ajouts au réseau qui seraient excessifs.

17 L'intégration à la base de tarification des coûts associés aux ajouts au réseau, jusqu'à  
18 concurrence du montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur, tel que codifié à la  
19 section E de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*  
20 (« *Tarifs et conditions* »), est supportée par des mécanismes assurant la couverture des coûts.

21 De plus, les *Tarifs et conditions* assurent un traitement équitable et un accès non discriminatoire  
22 pour tous les clients au réseau de transport.

23 Les clients de transport de point à point sont tenus de prendre des engagements pour le  
24 raccordement d'une nouvelle centrale, ou pour tout nouveau service de transport de point à point  
25 selon les mécanismes prévus à l'article 12A.2 et à l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Ces  
26 obligations formalisent la correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur  
27 pour ces ajouts, soit le montant d'allocation octroyée, et les revenus de point à point à y associer.

28 Quant au Distributeur, il a l'obligation d'alimenter la charge locale et de se procurer des services  
29 de transport dont les modalités sont inscrites aux *Tarifs et conditions* (Partie IV). Dans ce  
30 contexte, nul besoin de prévoir des obligations additionnelles de nature contractuelle.

---

<sup>3</sup> Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, page 353, 2<sup>e</sup> paragraphe.

### **3 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale**

1 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

2 « [35] À cette fin, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire détaillant  
3 le calcul de l'allocation maximale et définissant les paramètres et variables utilisés dans ce  
4 calcul. La Régie demande au Transporteur de clarifier certaines notions utilisées dans le  
5 calcul de l'allocation maximale, telle que la puissance maximale à transiter sur le réseau,  
6 tout en précisant ce à quoi ces notions devraient correspondre dans le cas de projets liés à  
7 la croissance des besoins pour le service de point à point et pour l'alimentation de la  
8 charge locale. Une illustration chiffrée pourra être fournie à cet égard. La Régie demande  
9 également au Transporteur de produire le chiffrier Excel contenant les formules utilisées  
10 dans le calcul de l'allocation maximale. »

11 Le Transporteur rappelle que les valeurs retenues pour l'allocation maximale sont fondées sur la  
12 méthode d'établissement de l'allocation maximale découlant de la décision D-2002-95. Par la  
13 suite, la Régie a maintenu le recours à cette méthode.

14 Le Transporteur utilisera les termes suivants dans les prochaines sections :

- 15 • allocation maximale : montant applicable par kilowatt, actuellement à 598 \$/kW ;
- 16 • montant maximal pour les ajouts au réseau de transport : montant obtenu en multipliant  
17 l'allocation maximale par la puissance maximale à transporter sur le réseau.

#### **3.1 Calcul de l'allocation maximale**

18 Le montant maximal pour les ajouts au réseau de transport pouvant être assumé par le  
19 Transporteur est établi selon la méthode décrite dans les *Tarifs et conditions*, appendice J,  
20 section E.

21 L'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans,  
22 déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et taxes applicables, soit la taxe sur les  
23 services publics<sup>4</sup>. Ainsi, l'impact sera au pire neutre pour tous les clients et au mieux favorable.

24 Le Transporteur présente les valeurs prises en compte dans le calcul de l'allocation maximale  
25 pour les ajouts au réseau pour l'année 2014 fixée par la Régie dans la décision D-2014-049<sup>5</sup> :

- 26 • l'amortissement linéaire est établi sur une période de 20 ans ;
- 27 • le coût du capital est établi en multipliant le taux du coût moyen pondéré du capital  
28 prospectif de 5,666 % par la valeur nette de l'actif ;

---

<sup>4</sup> La taxe sur le capital n'est plus applicable depuis l'année 2011.

<sup>5</sup> Dossier R-3823-2012.

- 1 • les coûts d'exploitation et d'entretien sont le produit de l'investissement par le taux  
2 d'exploitation et d'entretien de 1,27 %. L'actualisation de ce taux sur 20 ans donne 15 %,  
3 selon le coût moyen pondéré du capital prospectif ;
- 4 • la taxe sur les services publics est établie en multipliant le taux de cette taxe de 0,55 %  
5 par la valeur nette de l'actif de l'année précédente, puisque la taxe sur les services publics  
6 est calculée en fonction des données au 31 décembre de l'exercice précédent ;
- 7 • le coût annuel est constitué de la somme des montants précédents.

8 Le calcul de l'allocation maximale est présenté au tableau suivant. Le montant de l'allocation  
9 maximale est obtenu en faisant correspondre le coût annuel au tarif annuel. Conséquemment,  
10 l'allocation maximale représente la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans,  
11 déduction faite des montants correspondant aux coûts d'exploitation et d'entretien et à la taxe sur  
12 les services publics.



**Tableau 1**  
**Allocation maximale pour l'année 2014**

Investissement (\$/kW)	598
Coût moyen pondéré du capital prospectif <sup>1</sup>	5,666%
Exploitation et entretien <sup>2</sup>	1,27%
Taxe sur les services publics <sup>3</sup>	0,55%
Nombre d'années	20

Année	Actif net <sup>4</sup> (\$)	Amortissement (\$)	Coût du capital (\$)	Sous-total <sup>5</sup> (\$)	Exploitation et entretien (\$)	Taxe sur les services publics (\$)	Coût annuel <sup>6</sup> (\$/kW)
2014	568	30	34	64	8	3	74,65
2015	538	30	32	62	8	3	72,79
2016	508	30	30	60	8	3	70,93
2017	478	30	29	59	8	3	69,08
2018	448	30	27	57	8	3	67,22
2019	418	30	25	55	8	2	65,36
2020	389	30	24	54	8	2	63,50
2021	359	30	22	52	8	2	61,65
2022	329	30	20	50	8	2	59,79
2023	299	30	19	49	8	2	57,93
2024	269	30	17	47	8	2	56,07
2025	239	30	15	45	8	1	54,21
2026	209	30	14	43	8	1	52,36
2027	179	30	12	42	8	1	50,50
2028	149	30	10	40	8	1	48,64
2029	120	30	8	38	8	1	46,78
2030	90	30	7	37	8	1	44,93
2031	60	30	5	35	8	0	43,07
2032	30	30	3	33	8	0	41,21
2033	0	30	2	32	8	0	39,35
Valeur actualisée		352	245	598	90	24	711

<sup>1</sup> Coût moyen pondéré du capital prospectif selon la décision D-2014-049

<sup>2</sup> Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement

<sup>3</sup> Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec

<sup>4</sup> Actif soustraction faite de l'amortissement

<sup>5</sup> Sous-total = Amortissement + Coût du capital

<sup>6</sup> Coût annuel = Amortissement + Coût du capital + Entretien et exploitation + Taxe sur les services publics

- 1 Les paramètres et les variables utilisés dans le calcul de l'allocation maximale sont présentés aux  
2 sections suivantes.

1        **a) Amortissement**

2 L'amortissement est déterminé selon la méthode de l'amortissement linéaire approuvée par la  
3 Régie dans la décision D-2010-020<sup>6</sup>.

4 Aux fins réglementaires, la durée d'utilité des actifs de transport peut s'étendre jusqu'à 40 ans  
5 pour les postes et jusqu'à 50 ans pour les lignes. Le Transporteur considère une période  
6 d'amortissement de 20 ans. Cette valeur est conservatrice considérant la période sur laquelle ces  
7 actifs seront utilisés.

8 La période de 20 ans est utilisée depuis le dossier R-3401-98, dans le cadre duquel l'application  
9 de l'allocation maximale a été adoptée par la Régie, dans la décision D-2002-95, pour la charge  
10 locale et le service de transport de point à point. La justification de cette période était basée sur  
11 l'existence de contrats d'approvisionnement de producteurs privés qui sont généralement d'une  
12 durée de 20 ans. Ce terme de 20 ans constitue une approximation de la présence de ces clients  
13 sur le réseau de transport. La même période a été appliquée pour les installations requises par  
14 les clients afin d'assurer un traitement équitable pour l'ensemble des utilisateurs du réseau.

15        **b) Coût du capital**

16 Le coût du capital est obtenu en tenant compte du coût moyen pondéré du capital prospectif. Ce  
17 dernier est égal à la moyenne pondérée du coût prospectif de la dette et du taux de rendement  
18 des capitaux propres, en tenant compte de la structure de capital. Les valeurs suivantes ont été  
19 fixées par la Régie à cet égard pour l'année 2014 :

- 20        • coût prospectif de la dette : 4,580 %
- 21        • taux de rendement des capitaux propres : 8,200 %
- 22        • structure de capital : 70 % dette et 30 % capitaux propres
- 23        • coût moyen pondéré du capital prospectif : 5,666 %
- 24        soit  $(4,580 \% \times 70 \%) + (8,200 \% \times 30 \%)$

25        **c) Exploitation et entretien**

26 La valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien du Transporteur est prise en  
27 compte aux fins de l'établissement de l'allocation maximale. Le Transporteur considère que les  
28 coûts d'exploitation et d'entretien sur 20 ans correspondent en moyenne à 15 % de  
29 l'investissement. Cette donnée paramétrique est utilisée depuis le dossier R-3401-98. Le  
30 Transporteur a alors indiqué que le pourcentage établi en 2001 en ce qui a trait à la proportion  
31 des charges d'exploitation et d'entretien occasionnée par des ajouts au réseau par rapport au

---

<sup>6</sup> Dossier R-3703-2009 – Phase 1.

1 coût de l'investissement correspondait à 18 %. Le Transporteur a proposé d'utiliser une proportion  
2 de 15 %, car les coûts d'exploitation et d'entretien de même que l'utilisation du réseau de  
3 transport sont des données variables, ce qui a été retenu jusqu'à présent.

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

#### 11 **d) Taxe sur les services publics**

12 La taxe sur les services publics est de 0,55 % telle qu'imposée en vertu de la Partie VI.4 de la *Loi*  
13 *sur les impôts* du Québec.

### 14 **3.2 Puissance maximale à transporter sur le réseau**

15 Le Transporteur précise, au tableau suivant, pour le raccordement de centrale, une demande de  
16 service de transport de point à point et la croissance de charge de la charge locale, la notion de  
17 puissance maximale à transporter sur le réseau qu'il utilise dans le calcul du montant maximal  
pour chaque projet d'ajout au réseau.

**Tableau 2**  
**Puissance maximale à transporter dans le cadre des ajouts au réseau**  
**visant la croissance des besoins de transport**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raccordement de centrale</li> </ul>	<p>La puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport.</p> <p>Pour le Distributeur, selon la proposition en preuve, la puissance maximale à transporter, pour le raccordement de la centrale, permet de déterminer uniquement le coût maximal pouvant être intégré dans l'agrégation de l'ensemble des projets.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande de service de transport de point à point</li> </ul>	<p>La puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Croissance de charge             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Croissance de charge – postes satellites<sup>(1)</sup></li> </ul> </li> <li>• Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport</li> </ul>	<p>La puissance maximale à transporter correspond au moindre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ;</li> <li>• l'ajout de capacité généré par le projet.</li> </ul> <p>La puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client.</p>

<sup>(1)</sup> 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.

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

1 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

2           *« [38] La Régie constate, en effet, que la proposition du Transporteur ne présente pas de*  
3           *modalités visant à éviter l'application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur*  
4           *du service de point à point. Il s'agit d'un sujet faisant partie des exigences de la Régie.*

5           *[39] La Régie juge l'enjeu pertinent. En conséquence, elle requiert du Transporteur une*  
6           *preuve complémentaire aux fins de définir des modalités en vue d'éviter une application en*  
7           *double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point. »*

1 Selon les modalités prévues aux *Tarifs et conditions*, ainsi qu'avec le suivi des engagements  
2 proposé, la couverture des coûts des ajouts au réseau par le Transporteur, pour ses clients de  
3 transport de point à point, est assurée et vérifiée.

4 Le Transporteur récupère les coûts des ajouts par voie de revenus de transport et, le cas  
5 échéant, de contributions versées par les clients. Ces modalités s'appliquent aux différents  
6 services de transport dont se prévalent actuellement les clients du Transporteur, soit le service de  
7 transport de point à point, d'une part, et le service de transport pour l'alimentation de la charge  
8 locale, d'autre part.

9 Une allocation est octroyée à un client de transport de point à point seulement si l'ajout au réseau  
10 requis pour répondre à son besoin génère des revenus pour le Transporteur, et ce, tant pour un  
11 service de transport de point à point que pour un raccordement de centrale. Chaque allocation est  
12 associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de  
13 prendre un engagement contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous  
14 ses coûts. L'article 12A.2 et l'appendice J des *Tarifs et conditions* obligent le client de transport de  
15 point à point à prendre de tels engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale, ou  
16 pour tout nouveau service de transport de point à point. Ces obligations formalisent la  
17 correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur pour ces ajouts, soit le  
18 montant d'allocation octroyée et les revenus de transport de point à point à y associer, faisant  
19 l'objet d'un suivi annuel. Ce suivi des engagements vise à démontrer que les coûts encourus par  
20 le Transporteur pour des ajouts au réseau ou des raccordements de centrales sont couverts par  
21 des revenus provenant de conventions de service des clients de service de transport de point à  
22 point. Dans ce contexte, nul n'est besoin de poser des hypothèses quant à la puissance à  
23 transporter ou aux revenus à être associés aux ajouts réalisés à la demande de clients de  
24 transport de point à point puisque la couverture des coûts assumés par le Transporteur est  
25 assurée et vérifiée.

##### **5 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale**

26 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

27 « [43] La Régie se prononcera en temps opportun sur la solution proposée par le  
28 Transporteur. Toutefois, elle considère comme pertinent d'étudier des solutions alternatives  
29 afin de répondre précisément à la question soulevée dans ses précédentes décisions.

30 [44] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire  
31 présentant une proposition quant au traitement de la déficience de revenus lorsqu'il s'agit  
32 d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente. En effet, dans ce cas, le calcul  
33 de l'allocation maximale est basé sur la puissance maximale à transporter dont le niveau  
34 considéré par le Transporteur est nettement supérieur à la puissance garantie à la pointe  
35 du réseau. »

### 5.1 Traitement d'un raccordement d'une centrale à énergie intermittente

1 La proposition du Transporteur relative à l'évaluation de la contribution du Distributeur, incluant  
2 les raccordements de projets de ressources<sup>7</sup>, assure la couverture des coûts par le Distributeur  
3 pour l'ensemble de ces projets et vise à déterminer la contribution du Distributeur, le cas échéant.  
4 En ce sens, il ne peut y avoir de déficience de revenus due au raccordement d'une centrale, à  
5 énergie intermittente ou non, de la part du Distributeur.

6 Dans une première étape, le coût maximal assumé par le Transporteur est calculé sur la base de  
7 la puissance maximale à transporter des centrales du Distributeur. Ce coût doit être couvert par  
8 des revenus provenant du Distributeur et être intégré à l'agrégation de l'ensemble des projets en  
9 croissance du Distributeur. Cette première étape permet d'encadrer, avec une méthode  
10 comparable, tous les projets d'intégration de nouvelles ressources sur le réseau du Transporteur,  
11 qu'elles soient associées au Distributeur ou non.

12 La seconde étape consiste à agréger l'ensemble des projets en croissance du Distributeur,  
13 incluant les projets de ressources, qu'ils soient à énergie intermittente ou non. Cette agrégation  
14 permet la mise en relation des coûts avec les prévisions de croissance de la charge locale sur 20  
15 ans aux postes satellites et les prévisions de nouvelles charges de clients du Distributeur  
16 raccordés directement au réseau de transport. La proposition du Transporteur est fondée sur la  
17 prémisse que cette prévision de croissance de charge se concrétisera par des besoins de  
18 transport de la charge locale, ce qui se traduit par des revenus pour le Transporteur.

19 Par cette proposition, le Transporteur vise entre autres à répondre au questionnement de la  
20 Régie quant à la récupération des coûts des projets de ressources du Distributeur.

21 Le Transporteur a présenté la proposition qui lui paraît optimale à la suite de l'analyse qu'il a  
22 effectuée et n'a identifié aucune alternative permettant de mieux répondre au questionnement  
23 soulevé par la Régie. Dans l'éventualité où des propositions alternatives seraient présentées  
24 dans le cadre du dossier, le Transporteur se réserve la possibilité de faire des représentations sur  
25 celles-ci.

### 5.2 Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie

26 « [45] De plus, la Régie demande au Transporteur d'explicitier le calcul de l'allocation  
27 maximale applicable au projet Matapédia et aux autres projets de raccordements des parcs  
28 éoliens autorisés à ce jour par la Régie. La Régie s'attend à ce que le Transporteur justifie  
29 ce calcul eu égard aux exigences formulées dans ses décisions. »

---

<sup>7</sup> Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, section 3.1.2.2.

1 Lorsque la Régie a examiné les demandes d'autorisation du Transporteur pour l'intégration des  
 2 parcs éoliens au réseau de transport<sup>8</sup>, celle-ci a réservé ses décisions sur l'estimation de la  
 3 contribution à obtenir du Distributeur pour l'intégration de ces projets jusqu'à ce que ces enjeux  
 4 aient été traités dans le présent dossier. D'ici à ce que la Régie ait statué sur cette question,  
 5 possiblement au terme du présent dossier, le Transporteur n'a d'autre choix que d'appliquer le  
 6 cadre réglementaire en vigueur.

**Tableau 3**  
**Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia**  
**(1<sup>er</sup> appel d'offres) et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens**  
**autorisés à ce jour par la Régie**

	1 <sup>er</sup> appel d'offres	2 <sup>ième</sup> appel d'offres	3 <sup>ième</sup> appel d'offres
Puissance maximale à transporter	817,5 MW	2004,5 MW	289,9 MW
Allocation maximale	560 \$/kW	596 \$/kW	571 \$/kW
Montant maximal pour les ajouts au réseau de transport	457,8 M\$	1194,7 M\$	165,5 M\$

7 Dans le tableau précédent, le Transporteur calcule le montant maximal en fonction de l'allocation  
 8 maximale approuvée par la Régie lors de la signature de l'entente administrative, intervenue entre  
 9 le Transporteur et le Distributeur, multipliée par la puissance maximale à transporter telle que  
 10 mise à jour dans les dossiers tarifaires. Aux fins du calcul présenté ci-dessus, les puissances  
 11 maximales à transporter sont celles estimées lors de la demande tarifaire R-3823-2012.

12 Selon la proposition au présent dossier, le calcul du montant maximal pour les ajouts au réseau  
 13 ne donne lieu à aucune allocation, mais ne sert qu'à déterminer les coûts des ajouts pouvant être  
 14 inclus à l'agrégation de l'ensemble des projets pour répondre aux besoins de croissance du  
 15 Distributeur.

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

**6.1 Bien-fondé de la proposition du Transporteur**

16 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

17 « [48] La Régie constate que le Transporteur offre peu d'explications quant au bienfondé  
 18 de cette proposition. La Régie juge nécessaire que le Transporteur dépose une preuve

<sup>8</sup> Dossier R-3631-2007, décision D-2007-141, page 25, dossier R-3742-2010, décision D-2011-166, paragraphe 29, dossier R-3638-2013, décision D-2014-045 — Motifs, paragraphe 93.

1 complémentaire justifiant davantage sa proposition, d'une part, et présentant des solutions  
2 alternatives, d'autre part.

3 [49] De plus, la Régie demande au Transporteur d'explicitier les modalités applicables aux  
4 projets relatifs au raccordement de parcs éoliens et leur conformité aux exigences  
5 formulées par la Régie dans plusieurs de ses décisions, dont celles rendues dans le cadre  
6 des projets de raccordement des parcs éoliens issus des appels d'offres 2003-02, 2005-03  
7 et 2009-02. »

8 Le tableau suivant présente un exemple d'application de la modalité proposée pour un projet de  
9 raccordement de centrale comportant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps et  
10 visant à alimenter la charge locale.

**Tableau 4**  
**Mises en service échelonnées dans le temps**  
**Exemple d'application de la modalité proposée pour le**  
**raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale**

**Détermination de la contribution**

Coût du projet (200 MW)	185 M\$
Allocation maximale (598 \$/kW)	120 M\$
<b>Contribution</b>	<b>65 M\$</b>

**Évaluation de la contribution annuelle en fonction des mises en service réalisées**

	MES 1	MES 2	MES 3	TOTAL
Contribution maximale pour le poste de départ	25	25	25	75
Autres coûts de raccordement	40	50	20	110
<b>Coûts totaux</b>	<b>A 65</b>	<b>75</b>	<b>45</b>	<b>185</b>
Montant maximal - solde de début	B 120	55	0	
Montant maximal - solde de fin	55	0	0	
<b>Contribution globale</b>	<b>B-A -</b>	<b>(20)</b>	<b>(45)</b>	<b>(65)</b>

11 Actuellement, le Transporteur inclut, dans sa base de tarification, la contribution exigible lorsque  
12 la mise en service finale d'un projet est réalisée.

13 La proposition du Transporteur maintient la pratique de fixer l'allocation maximale à celle en  
14 vigueur au moment de la signature de l'entente administrative avec le Distributeur.

15 Dans le cas d'un projet ayant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, la  
16 proposition du Transporteur<sup>9</sup> stipule que les contributions soient reflétées dans la base de  
17 tarification dès le moment où la somme de la valeur des actifs mis en service devient supérieure  
18 au montant maximum d'allocation, et ce, pour chacune des mises en service du projet jusqu'à la  
19 mise en service finale du projet. Elle est équitable puisque les contributions seront versées dès

<sup>9</sup> Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, section 3.4.



1 l'instant où le montant maximum d'allocation sera dépassé. De plus, elle est simple et précise  
2 puisqu'elle s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service année après année.

3 Le Transporteur a présenté la proposition qui lui paraît optimale à la suite de l'analyse qu'il a  
4 effectuée et n'a identifié aucune alternative permettant de mieux répondre à la préoccupation  
5 exprimée par la Régie, soit d'assurer un appariement des coûts et des contributions dans la base  
6 de tarification du Transporteur. Dans l'éventualité où des propositions alternatives seraient  
7 présentées dans le cadre du dossier, le Transporteur se réserve la possibilité de faire des  
8 représentations sur celles-ci.

### 6.2 Contribution d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré

9 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

10 « [50] Par ailleurs, la Régie constate que la proposition du Transporteur ne présente pas de  
11 modalités précises d'établissement et de versement de la contribution d'un projet  
12 comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps lorsque le  
13 requérant est un utilisateur du service de point à point ou du service en réseau intégré, le  
14 cas échéant. La Régie est d'avis que cette situation s'est présentée et se présentera et  
15 qu'elle doit donc être prévue.

16 [51] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire  
17 précisant les modalités d'établissement et de versement de la contribution d'un client de  
18 point à point et, le cas échéant, du service en réseau intégré, lorsqu'un projet comporte  
19 plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps. »

20 Le Transporteur propose d'appliquer les mêmes modalités pour les projets futurs de tous  
21 ses clients.

22 Dans sa preuve<sup>10</sup>, le Transporteur précise qu'il « propose de modifier le texte des Tarifs et  
23 conditions pour exiger la contribution des clients du service de transport à partir de la mise en  
24 service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chacune des  
25 mises en service subséquentes ». (Nos soulignés)

26 Les clients du service de transport comprennent les clients du service de transport de point à  
27 point, la charge locale et, le cas échéant, les clients du réseau intégré, qui sont tous définis aux  
28 Tarifs et conditions.

---

<sup>10</sup> Dossier R-3888-2014, pièce HQT-1, Document 1, page 20, ligne 13.

1 Comme mentionné précédemment, la proposition est équitable, simple et précise puisqu'elle  
2 s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service année après année.

## 7 Partage et attribution des coûts

### 7.1 Partage des coûts entre différents clients du service de transport

3 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

4 « [54] La Régie constate que le Transporteur ne précise pas les cas où la méthode  
5 proposée ne s'appliquerait pas. Elle est également d'avis qu'il serait pertinent et opportun  
6 de connaître, dans le cadre du présent dossier, les méthodes alternatives que pourrait  
7 proposer le Transporteur aux fins d'un partage des coûts entre différents clients du service  
8 de transport.

9 [55] La Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire afin, d'une part, de  
10 préciser les cas où la solution proposée ne s'appliquerait pas et, d'autre part, d'expliquer  
11 les méthodes de partage des coûts entre différents clients du service de transport qui  
12 pourraient constituer des alternatives à la proposition du Transporteur. »

13 À l'heure actuelle, le Transporteur n'identifie pas de cas où la méthode proposée ne s'appliquerait  
14 pas. Par conséquent, il n'a pas défini de méthodes alternatives aux fins d'un partage des coûts  
15 entre différents clients du service de transport.

16 En affirmant que « Si cette approche ne s'appliquait pas dans le cadre d'un projet particulier, le  
17 Transporteur présentera à la Régie la méthode de remplacement », le Transporteur a laissé une  
18 porte ouverte pour disposer d'une situation exceptionnelle. En pareille situation, il soumettrait à la  
19 Régie une méthode alternative de partage des coûts qui y soit mieux adaptée.

20 La proposition du Transporteur s'inspire des modalités de la Politique de prix de cession intégrée  
21 à son *Code de conduite du Transporteur*<sup>11</sup>. En effet, cette Politique contient une clause similaire  
22 stipulant que le Transporteur devra soumettre à la Régie pour autorisation toute exception aux  
23 exigences énoncées préalablement, sans pour autant identifier les situations qui pourraient faire  
24 l'objet d'une exception.

25 Le Transporteur a présenté la proposition qui lui paraît optimale à la suite de l'analyse qu'il a  
26 effectuée et n'a identifié aucune alternative permettant de mieux répondre au questionnement  
27 soulevé par la Régie. Dans l'éventualité où des propositions alternatives seraient présentées  
28 dans le cadre du dossier, le Transporteur se réserve la possibilité de faire des représentations sur  
29 celles-ci.

---

<sup>11</sup> Code de conduite du Transporteur, articles 5.1 à 5.3. ([http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/2004-06-23\\_Code\\_de\\_conduite\\_du\\_Transporteur\\_FR.pdf](http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/2004-06-23_Code_de_conduite_du_Transporteur_FR.pdf)).

## 7.2 Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement

1 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

2 « [56] Par ailleurs, dans la décision D-2012-161, la Régie soulevait la question du partage  
3 des coûts d'un projet à la fois de la catégorie d'investissements « Croissance des besoins  
4 » et de la catégorie « Maintien des actifs ».

5 [57] La Régie juge pertinent de traiter du partage des coûts dans le cadre de projets  
6 appartenant à la fois à différentes catégories d'investissement dans le présent dossier,  
7 particulièrement dans le contexte de la planification intégrée des investissements, où de  
8 plus en plus de projets pourraient se trouver dans cette situation.

9 [58] La Régie requiert du Transporteur qu'il dépose une preuve complémentaire afin de  
10 préciser les modalités et critères de partage des coûts des projets appartenant à la fois à la  
11 catégorie d'investissements « Croissance des besoins » et aux catégories  
12 d'investissements ne générant pas de revenus, qu'il entend appliquer aux projets  
13 concernés. »

14 Afin de répondre à ce questionnement de la Régie, le Transporteur apporte les éléments  
15 contextuels ci-après.

16 La catégorisation des projets d'investissement s'effectue en fonction des objectifs des projets.

17 Cette catégorisation donne lieu à une attribution des coûts des projets aux différentes catégories  
18 d'investissement. Les projets d'investissement destinés à rencontrer les nouveaux besoins des  
19 clients appartiennent au groupe des projets générant des revenus, alors que les projets ayant  
20 pour objectif d'assurer la pérennité du réseau, le maintien ou l'amélioration de la qualité du  
21 service et le respect des exigences relèvent du groupe des projets ne générant pas de revenus.  
22 Suivant ces objectifs, le Transporteur utilise quatre catégories d'investissement reconnues par la  
23 Régie, soit, dans l'ordre, « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien des actifs »,  
24 « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », telles que  
25 définies à la pièce nommée « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs »  
26 du dossier R-3904-2014<sup>12</sup>. Certains projets rencontrent plus d'un objectif et s'inscrivent de ce fait  
27 dans plusieurs catégories, dans la mesure où celles-ci s'avèrent matérielles.

28 Le Transporteur rappelle que seuls les projets destinés à rencontrer les nouveaux besoins des  
29 clients, soit les projets en « Croissance des besoins de la clientèle », sont visés par la politique  
30 d'ajouts au réseau de transport.

---

<sup>12</sup> R-3904-2014, HQT-1, Document 2.

1 L'attribution des coûts des projets aux catégories visées s'avère simple à réaliser pour les projets  
2 à objectif unique ainsi que pour les projets à objectifs multiples, lorsque chacune des  
3 composantes principales du projet (poste, ligne, etc.) est associée à un seul objectif. Dans ces  
4 cas, l'attribution du coût de chacune des composantes à la catégorie « Croissance des besoins  
5 de la clientèle » ou aux catégories d'investissements ne générant pas de revenus s'effectue en  
6 fonction de l'objectif spécifique qu'elle permet de rencontrer. À cet égard, le Transporteur précise  
7 qu'en règle générale, les interventions ayant pour objet le « Respect des exigences » sont de  
8 nature à permettre d'isoler aisément leurs coûts de ceux pouvant être associés à d'autres  
9 objectifs.

10 Pour l'ensemble de ces cas, le Transporteur comprend que le mode d'attribution des coûts entre  
11 la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et les catégories d'investissement ne  
12 générant pas de revenus ne soulève pas de questionnements de la part de la Régie.

13 Cependant, dans une perspective d'optimisation de chacune de ses interventions, le Transporteur  
14 est appelé à réaliser de nombreux projets d'envergure dont les principales composantes  
15 contribuent à satisfaire simultanément des objectifs multiples de façon intégrée (« projets intégrés  
16 à objectifs multiples »). Ainsi, à titre d'exemple, des installations complètes et, à l'occasion, des  
17 sous-réseaux complets font parfois l'objet d'un remplacement global pour répondre à la fois à des  
18 objectifs de pérennité, de croissance et d'amélioration de la qualité du service. Le mode  
19 d'attribution des coûts de tels projets entre les différentes catégories concernées s'avère plus  
20 complexe.

21 Au fur et à mesure que des projets intégrés à objectifs multiples se sont présentés, le  
22 Transporteur a procédé à une attribution des coûts adaptée à chaque situation, tel qu'il en a été  
23 notamment fait état dans le cadre du processus d'autorisation du projet de poste Duchesnay<sup>13</sup>.  
24 Dans le cadre d'autres projets de cette nature soumis à l'autorisation de la Régie, le Transporteur  
25 a fourni, lorsque requis par celle-ci, des précisions sur la façon dont les coûts avaient été  
26 attribués entre les différentes catégories dans chacun de ces cas particuliers. Dans tous les cas  
27 de projets à objectifs multiples ayant obtenu l'autorisation de la Régie, le Transporteur a employé  
28 une méthode d'attribution entre les diverses catégories budgétaires qui était équitable et arrimée  
29 aux projets.

30 Le Transporteur présente ci-après le mode d'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs  
31 multiples, s'inscrivant à la fois dans la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de  
32 la clientèle » et dans les catégories d'investissement ne générant pas de revenus. Toutefois, le  
33 Transporteur réitère que des cas d'exception demeurent possibles, en fonction de la nature  
34 unique et complexe de certains projets. Le cas échéant, un mode d'attribution des coûts

---

<sup>13</sup> R-3832-2013, HQT-4, Document 1.

1 approprié serait soumis à l'examen de la Régie dans le cadre du processus d'autorisation de ce  
2 projet.

3 **a) Attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples**

4 De façon à standardiser l'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, le  
5 Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories concernées, de  
6 façon séquentielle. Ce mode d'attribution des coûts par différence est appliqué parce qu'il s'avère  
7 impossible de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le  
8 projet, chacun des équipements ou composantes du projet contribuant à satisfaire indistinctement  
9 plus d'un objectif.

10 • ***Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien  
11 des actifs »***

12 Dans les cas des projets rencontrant à la fois et uniquement des objectifs de croissance et de  
13 pérennité, le mode d'attribution des coûts s'amorce par la considération des besoins en maintien  
14 des actifs. Ce choix s'appuie sur le fait qu'il est fondamental d'assurer la pérennité des actifs qui  
15 composent le réseau existant. De plus, les interventions du Transporteur sont conditionnées par  
16 les importants besoins en pérennité de son réseau vieillissant. À cet égard, le Transporteur s'est  
17 doté d'une stratégie de pérennité qui vise à maintenir la fiabilité du réseau et à contrôler et  
18 maintenir le niveau de risque des équipements et installations à un niveau acceptable.

19 Les coûts attribués à la catégorie « Maintien des actifs » considèrent la valeur de remplacement  
20 de l'installation ou d'une partie de l'installation, selon le cas, permettant le maintien du service  
21 existant, selon les dernières normes en vigueur<sup>14</sup>.

22 • Remplacement complet de l'installation: lorsque la stratégie de pérennité du  
23 Transporteur identifie un nombre suffisamment important d'équipements pour  
24 considérer le remplacement complet de l'installation, la valeur de remplacement  
25 permettant le maintien du service existant, selon les dernières normes en vigueur,  
26 sera attribuée à la catégorie maintien des actifs

27 • Remplacement partiel de l'installation ou « à la pièce »: dans les cas où la stratégie  
28 de pérennité du Transporteur ne cible qu'un nombre limité d'équipements de  
29 l'installation qui sera remplacée dans le cadre du projet, les investissements alloués  
30 à la catégorie maintien des actifs se limitent à la valeur de remplacement, selon les  
31 dernières normes en vigueur, des appareils ayant atteint les déclencheurs (cotes de  
32 risque) justifiant leur remplacement immédiat ou dans un avenir rapproché.

---

<sup>14</sup> Selon la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, R-3903-2014, HQT-3, Document 1.

1 Les coûts attribués à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » sont évalués par  
2 différence, en déduisant du coût total du projet les coûts attribués à la catégorie « Maintien des  
3 actifs » selon l'approche applicable, tel que décrit précédemment.

4 • **Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien  
5 et amélioration de la qualité du service »**

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

12 • **Distinction des coûts entre « Croissance des besoins de la clientèle » et les  
13 catégories « Maintien des actifs » et « Maintien et amélioration de la qualité du  
14 service » dans un projet impliquant les trois catégories**

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

22 **b) Présentation des coûts par composantes**

23 Une fois les coûts de chacune des catégories établis, il s'agit d'associer à celles-ci les différentes  
24 composantes des projets.

25 À des fins de suivi, le Transporteur associe, sauf exception, chaque équipement et composante  
26 majeure, tel qu'un transformateur ou une ligne, à une seule et même catégorie d'investissement.  
27 Ces associations s'effectuent en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution  
28 des coûts aux différentes catégories.

**7.3 Partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de  
transport**

29 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

30 « [59] Dans sa décision D-2014-045, la Régie constatait que les renforcements au réseau  
31 principal pourront servir à des utilisateurs autres que le requérant initial sans que ceux-ci  
32 ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Elle constatait également que cette

1 *situation découlait d'une priorisation du principe de l'accès non discriminatoire au réseau*  
2 *au détriment du principe d'utilisateur-payeur.*

3 *[60] La Régie croit utile de rappeler certains extraits de cette même décision :*

4 *« [96] La Régie constate également que les renforcements à autoriser au réseau*  
5 *Matapédia et au réseau principal pourront servir à des utilisateurs autres que le*  
6 *Distributeur sans qu'ils ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Cette*  
7 *situation découle de l'utilisation d'une file d'attente pour le traitement des demandes*  
8 *de services de transport de long terme. Ce processus met la priorité sur l'accès non*  
9 *discriminatoire, mais s'éloigne du principe d'utilisateur-payeur. Cette préoccupation*  
10 *pourrait être examinée dans le cadre de l'examen de la politique d'ajouts ».*

11 *[61] Le Transporteur soutient que ce sujet identifié à la décision D-2014-045 – Motifs,*  
12 *rendue après le dépôt du présent dossier, n'est pas relié directement aux sujets du présent*  
13 *dossier et que son adjudication n'est pas requise pour les fins de décider de la présente*  
14 *demande. Il est d'avis que ce sujet pourrait être examiné ultérieurement dans un prochain*  
15 *dossier.*

16 *[62] Compte tenu de la teneur du suivi demandé [dans la décision D-2014-045-Motifs], la*  
17 *Régie est d'avis que, bien que la décision D-2014-045-Motifs ait été rendue après le dépôt*  
18 *du présent dossier, il est approprié d'y traiter de cet enjeu.*

19 *[63] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire sur*  
20 *les modalités qui répondent aux préoccupations mentionnées ci-dessus et énoncées à la*  
21 *décision D-2014-045 – Motifs. »*

22 Le Transporteur est d'avis que les principes d'utilisation d'une file d'attente et de « *cost*  
23 *causation* » demeurent les pratiques usuelles équitables pour gérer les demandes des clients  
24 menant à des ajouts au réseau. Il considère qu'il ne s'éloigne pas du principe de l'utilisateur-  
25 payeur lorsqu'il applique ces principes. En effet, le demandeur est un utilisateur du réseau de  
26 transport. Lorsqu'il déclenche un ajout au réseau, cet utilisateur doit en couvrir la totalité des  
27 coûts via le paiement du tarif de transport et, le cas échéant, d'une contribution.

28 Le Transporteur indique qu'avant d'accepter une demande de service de transport de point à  
29 point ou une demande de raccordement de centrale, il doit examiner la capacité du réseau de  
30 transport. Si l'on ne peut satisfaire à l'utilisation demandée sans compromettre la fiabilité du  
31 réseau, l'étude d'impact sur le réseau analyse l'impact de la demande de service proposée. Si  
32 l'étude d'impact montre que des ajouts au réseau sont nécessaires pour répondre à la demande  
33 de service, le Transporteur élabore une solution optimale qui tient compte, notamment, des  
34 aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux.

1 Ainsi la solution technique retenue par le Transporteur comporte les ajouts au réseau requis pour  
2 répondre à la demande de service. Ces ajouts incluent autant le raccordement local que les  
3 ajouts au réseau principal.

4 Il peut arriver que ces ajouts excèdent les besoins stricts du demandeur. Cette situation peut  
5 survenir dans le cas, par exemple, où il est impossible d'acquérir un équipement standard  
6 répondant parfaitement à la demande de service. La capacité excédentaire ainsi créée demeure  
7 limitée et correspond à la nature même des investissements en infrastructures de réseaux  
8 électriques. Dans d'autres cas, les ajouts requis pour le demandeur permettent de résoudre une  
9 contrainte opérationnelle pour l'ensemble des usagers par la suite.

10 Les ajouts au réseau de transport principal sont au bénéfice de tous et peuvent permettre l'arrivée  
11 de nouveaux clients ou une utilisation accrue par les clients existants du réseau sans  
12 investissements supplémentaires. Ces clients, en générant des revenus supplémentaires de  
13 transport, toutes choses étant égales par ailleurs, entraînent une baisse du tarif pour l'ensemble  
14 des clients du service de transport, y compris le client à l'origine des ajouts.

15 Le Transporteur comprend que le concept d'utilisateur-payeur évoqué par la Régie correspond à  
16 une notion de partage des coûts entre bénéficiaires.

17 Le Transporteur n'a pas connaissance du fait que le partage des coûts entre les bénéficiaires  
18 d'un projet de renforcement du réseau de transport soit une pratique courante dans d'autres  
19 juridictions. Bien que de multiples discussions aient cours sur le concept du partage des coûts  
20 entre les bénéficiaires, il n'existe pas d'approche unique à cet égard. Ceci s'explique  
21 essentiellement par la difficulté non résolue à ce jour d'identifier les différents bénéficiaires d'un  
22 ajout, ainsi que de déterminer et de valoriser de façon objective les éventuels bénéfices obtenus,  
23 et ce, sur la totalité de la durée d'utilité de l'ajout. Cette difficulté résulte notamment de la diversité  
24 géographique et temporelle des bénéficiaires. Dans ce contexte, le demandeur à l'origine de  
25 l'ajout au réseau étant identifiable sans équivoque, la gestion des demandes à l'aide d'une  
26 séquence demeure la règle, suivant le principe selon lequel ce demandeur doit assumer les coûts  
27 de sa demande (soit le principe du « *cost causation* »). Ainsi le Transporteur est d'avis qu'une  
28 telle pratique, jumelée à l'application d'un montant maximal d'investissement pouvant être  
29 assumé par le Transporteur, respecte à la fois l'application des principes fondamentaux  
30 d'utilisateur-payeur et d'accès non discriminatoire. D'ailleurs, le traitement séquentiel actuellement  
31 appliqué prévoit que l'utilisateur du réseau qui déclenche un ajout doit en assumer les coûts via  
32 une contribution au-delà du montant maximal assumé par le Transporteur.

33 Certains ajouts au réseau procurent des bénéfices directs ou indirects à des utilisateurs existants  
34 ou futurs, autres que le demandeur ayant déclenché l'investissement. Il est cependant  
35 raisonnable de penser que ces utilisateurs seraient enclins à contester toute mesure visant à leur  
36 faire supporter une part des coûts des ajouts non requis pour leurs besoins en service de  
37 transport ou de raccordements de centrales, au motif notamment qu'ils ne sont pas partie



1 prenante à la décision d'effectuer de tels ajouts au réseau. Les principes d'utilisation d'une file  
2 d'attente et de « *cost causation* » demeurent les pratiques usuelles pour gérer les demandes des  
3 clients menant à des ajouts au réseau et s'assurer que les coûts de ces ajouts soient  
4 complètement supportés par les demandeurs, plutôt que par les bénéficiaires.

5 Le cas du dossier auquel la Régie fait référence<sup>15</sup> illustre bien la différence expliquée plus haut  
6 selon laquelle c'est au demandeur d'assumer les coûts des ajouts au réseau, plutôt qu'à d'autres  
7 bénéficiaires. Dans ce dossier, les renforcements au réseau principal sont requis pour permettre  
8 l'intégration des ressources. Sans ces ajouts, l'augmentation du transit sur le réseau principal  
9 affecte la stabilité du réseau et entraîne une dégradation de la fiabilité de ce dernier. Le  
10 Transporteur a l'obligation d'assurer la robustesse et la stabilité du réseau face aux événements  
11 les plus sévères prévus aux critères de conception.

12 Il survient des situations où l'ordonnancement des demandes de services ou de raccordement de  
13 centrale diffère de la séquence des mises en service. Dans tous les cas, la totalité des coûts est  
14 allouée au client qui déclenche le besoin pour l'ajout au réseau, conformément aux pratiques  
15 usuelles des services publics. Ces principes généraux sont basés sur le concept de la  
16 récupération des coûts, de la protection des clients existants contre des coûts d'ajouts au réseau  
17 excessifs et sont tous basés sur une logique où le demandeur de l'ajout est celui qui doit en  
18 couvrir les coûts.

## 8 Suivi des engagements

19 Dans la décision D-2014-117, la Régie indique :

20 « [65] La Régie s'interroge sur les implications tarifaires de la proposition du Transporteur.  
21 Elle comprend également que la modification proposée en matière de suivi des  
22 engagements aura des impacts sur le texte des Tarifs et conditions.

23 [66] Dans sa décision D-2011-039, la Régie indiquait cette même préoccupation :

24 « [458] À ce stade, la Régie considère qu'elle n'a pas tous les éléments en mains  
25 pour rendre une décision éclairée sur le sujet. Le suivi des engagements d'achat est  
26 d'ailleurs accessoire à la question de la teneur même de ces engagements telle que  
27 libellée actuellement, notamment aux dispositions de l'article 12A.2 et de  
28 l'appendice J des Tarifs et conditions. La Régie traitera donc de ces questions dans  
29 le contexte de l'audience générique prévue à la section 10.6 de la présente décision.

30 [459] Ainsi, sur la question de la teneur des engagements des clients du Transporteur  
31 relatifs à un raccordement de centrales, la Régie voudra s'assurer que les modalités

---

<sup>15</sup> Dossier R-3836-2013.

1                    *prévues à ces engagements permettent, d'une part, au Transporteur de récupérer les*  
2                    *coûts qu'il a encourus de façon juste et raisonnable et, d'autre part, à la Régie de*  
3                    *bien saisir l'impact tarifaire des différentes approches possibles à cette fin. »*

4                    *[67] La Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire explicitant et justifiant*  
5                    *chacune des différences de traitement du suivi des engagements proposé par le*  
6                    *Transporteur, par rapport au suivi prévalant à ce jour. Une comparaison des résultats*  
7                    *obtenus selon le nouveau format et ceux obtenus avec le format actuel de suivi des*  
8                    *engagements devra être produite. La preuve complémentaire devra présenter et justifier*  
9                    *l'impact tarifaire de la nouvelle approche et préciser les dispositions du texte des Tarifs et*  
10                   *conditions sujettes à modification. »*

### 8.1 Traitement du suivi des engagements

11 Le Transporteur propose d'instaurer un suivi annuel des engagements en vertu de  
12 l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*, sous forme d'annuités pour les ajouts des clients de  
13 transport de point à point qui respecte le traitement et assure la continuité du suivi des  
14 engagements de type Toulnostouc prévalant à ce jour.

15 L'approche proposée par le Transporteur permet de comparer annuellement l'ensemble des  
16 engagements à l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en  
17 vigueur, pour chacun de ses clients de transport de point à point. Pour tout nouvel ajout au  
18 réseau, le client continuera de prendre un engagement afin de couvrir la totalité des coûts réels,  
19 excluant les contributions du client au-delà du montant maximal octroyé, majorés des coûts  
20 d'exploitation et d'entretien et des taxes applicables. Au moment de prendre l'engagement, le  
21 Transporteur calculera l'annuité d'après les coûts estimés. L'annuité finale sera calculée, selon  
22 les coûts réels, lorsque tous les travaux de parachèvement, suivant la mise en service finale,  
23 seront complétés.

24 Jusqu'à présent, les projets de raccordements déjà autorisés en vertu de l'article 12A.2 i) des  
25 *Tarifs et conditions* émanent du Producteur, à titre de client de transport de point à point, et ne  
26 sont pas associés à des engagements annuels. Ces projets ont fait l'objet d'une démonstration  
27 unique de suffisance des revenus au moment de la demande d'autorisation des projets à la  
28 Régie, sur la base de la valeur actualisée des revenus d'au moins une convention de service de  
29 transport à long terme. Le Transporteur propose l'application d'un remboursement  
30 complémentaire à titre de mesure de transition raisonnable pour les obligations existantes en  
31 vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* et, pour lesquelles le client bénéficie de cadres  
32 juridiques constitués conformes au cadre réglementaire en vigueur au moment où ces ententes  
33 ont été conclues. Le remboursement complémentaire vise à respecter la reconnaissance de  
34 l'entièreté des revenus annuels des conventions de service en vigueur, conformément aux  
35 dispositions de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* selon lequel le client de transport de point  
36 à point doit avoir signé au moins une convention de service. Annuellement, après couverture des

1 engagements de type Tournustouc et de type mesurage à la centrale, les revenus totaux  
 2 disponibles des conventions en vigueur seront appliqués au prorata du montant des annuités à  
 3 couvrir en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*. Le surplus servira au remboursement  
 4 accéléré des engagements existants en vertu de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* alors en  
 5 vigueur. Le remboursement complémentaire respecte le cadre réglementaire existant depuis  
 6 2006, respecte les ententes qui en découlent et accélère la transition vers un suivi uniforme de  
 7 tous les engagements pour les clients de transport de point à point.

**8.2 Comparaison du suivi des engagements selon le nouveau format et le format actuel**

8 L'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 présente une comparaison explicite des résultats  
 9 obtenus selon le format actuel et le format proposé du suivi des engagements. Les sections 1 et  
 10 2.1 de cette annexe constituent essentiellement le suivi des engagements de type Tournustouc  
 11 selon le format actuel, auxquelles s'ajoute la section 2.2 pour les engagements selon  
 12 l'article 12A.2 i) et ceux de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

13 Il est donc possible de constater les surplus de 2005 à 2008 alors que les revenus servaient  
 14 uniquement à couvrir les engagements de type Tournustouc. À partir de 2009, les engagements,  
 15 selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions*, se sont ajoutés. Les surplus sont  
 16 appliqués au prorata des montants des annuités présumées pour l'interconnexion avec l'Ontario  
 17 et les centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle, en remboursements complémentaires, à titre  
 18 de mesure de transition.

19 À des fins de comparaison, le tableau suivant démontre que les montants des revenus et des  
 20 annuités relatifs au suivi des engagements de type Tournustouc, présentés à la pièce HQT-2,  
 21 Document 14 du Rapport annuel du Transporteur de l'année 2012 à la Régie, sont identiques à  
 22 ceux présentés pour l'année 2012 aux sections 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 et 2.1 de l'annexe 2 de la pièce  
 23 HQT-1, Document 1 du présent dossier.

**Tableau 5  
 Comparaison des formats de suivi des engagements**

Rubriques du rapport annuel <sup>1</sup>	Réel 2012	Rubriques de l'annexe 2 <sup>2</sup>	Réel 2012
A. Revenus (Conventions)	311,7	1.1 Revenus de point à point	311,7
A. Base minimale de revenus	20,3	1.2 Base minimale de revenus	20,3
A. Revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2i) et les sections de l'Appendice J <sup>3</sup>	213,2	1.3 Revenus pour les engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8
A. Engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8	1.4 Revenus pour les engagements de type Tournustouc et autres engagements (soit la somme de 213,2 et de 76,3) <sup>4</sup>	289,5
B. Engagements de type Tournustouc	76,3	2.1 Engagements de type Tournustouc	76,3

<sup>1</sup> Rapport annuel 2012, pièce HQT-2, Document 14.

<sup>2</sup> Pièce HQT-1, Document 1, pages 45 et 46.

<sup>3</sup> La méthode actuelle exclut les engagements de type Tournustouc des revenus dégagant ainsi la valeur nécessaire pour couvrir les engagements de l'article 12.A2i) et ceux de l'appendice J.

<sup>4</sup> La rubrique 1.4, de la méthode proposée, établit les revenus permettant de couvrir les engagements de type Tournustouc et les engagements découlant des articles 12A.2 i) et 12A.2A2 ii).

### **8.3 Impact tarifaire**

1 La nouvelle approche de suivi des engagements tout comme la précédente, n'engendre pas  
2 d'impact sur les éléments à la base du calcul des revenus requis soit, la base de tarification, les  
3 charges d'exploitation, l'amortissement ou les taxes. Il s'agit d'une nouvelle façon de suivre les  
4 engagements pris par les clients afin de couvrir les coûts engagés pour des ajouts au réseau.

### **8.4 Dispositions des Tarifs et conditions sujettes à modification**

5 Pour concrétiser la nouvelle approche proposée pour le suivi des engagements de service de  
6 transport qu'il propose, le Transporteur prévoit apporter des modifications à l'article 12A et à  
7 l'appendice J des *Tarifs et conditions*. Ces modifications ajusteront, notamment, le texte pour  
8 codifier la proposition de faire le suivi des engagements sur une base annuelle plutôt que sur  
9 une base de valeur actualisée, pour codifier les modalités de l'agrégation et corriger  
10 quelques coquilles.

### **9 Conclusion**

11 Le Transporteur est d'avis que sa proposition, ainsi que le complément de preuve produit en  
12 l'instance, répondent aux questionnements de la Régie tout en respectant le cadre légal,  
13 réglementaire et commercial dans lequel évolue le Transporteur. Les propositions du  
14 Transporteur sont équitables envers ses clients et visent à permettre la réalisation des ajouts au  
15 réseau afin de répondre à la croissance des besoins des clients et d'assurer la disponibilité d'un  
16 service de transport fiable.