Régie de l'énergie du Québec

R-3888-2014

Demande de modification
de la politique d'ajouts au réseau de transport

MÉMOIRE DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

Préparé par: Paul Paquin
PP ÉconoTech Conseil Inc.

Pour :
ACEF de l'Outaouais
109, rue Wright
Gatineau (Québéc)
J8X 2G

Le 5 décembre 2014

Table des matières

Introduction		3
1.	Principes directeurs	3
2.	Méthodologie de calcul de l'allocation maximale	4
2.1	Frais d'entretien et d'exploitation	7
2.2	Coût moyen pondéré du capital prospectif	10
3.	Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale)	11
3.1	Caractéristiques générales de la charge du Distributeur	11
3.2	Proposition du Transporteur	12
3.3	Proposition de l'ACEFO	13
4.	Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour les clients de point à point	15
4.1	Coûts et revenus additionnels	15
4.2	Utilisation multiple des conventions	18
5.	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	20
6.	Risques particuliers de certains projets	21
7.	Suivi des engagements	23
8.	Sommaire des conclusions et recommandations	25

Introduction

Dans son analyse de la politique d'ajouts au réseau de transport, l'ACEF de l'Outaouais (ou «ACEFO») souhaite s'assurer que les modalités retenues accordent un traitement équitable pour chacun des clients du Transporteur, notamment pour la charge locale.

Dans ce dernier cas, cela implique que la politique et les modalités soient adaptées aux caractéristiques spécifiques de la charge locale, notamment une croissance continue, la pérennité de la charge et le fait que les ajouts soient réguliers mais discontinus dans le temps pour satisfaire une demande présente et future.

Dans son analyse et ses recommandations, l'ACEFO souhaite également s'assurer que la politique et les modalités permettent d'avoir comme résultat que l'impact des ajouts soit, au pire, neutre pour tous les clients.

La preuve de l'ACEFO aborde les sujets suivants :

- Les principes directeurs;
- La méthodologie de calcul de l'allocation maximale;
- L'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale);
- L'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour les clients de point à point;
- Les 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;
- Le risque particulier de certains projets;
- Le suivi des engagements.

1. Principes directeurs

Dans son complément de preuve[1], le Transporteur énonce les principes directeurs qui doivent guider l'application des modalités relatives aux ajouts au réseau du Transporteur pour répondre à des besoins de ses clients.

Ces principes directeurs émanent de la décision D-2002-95:

- 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[2].

[1] B-0011, HQT-3, document 1, page 5;
[2] *Ibid.;*

Par ailleurs, à la question 1 de la demande de renseignements no.1 de la Régie, il est référé à l'extrait suivant de la décision D-2002-95 :

> *« 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».

La Régie demande au Transporteur de préciser si le respect de la neutralité tarifaire compte parmi les principes de la politique d'ajouts[3].

Le Transporteur précise que : « *la neutralité tarifaire s'incarne dans l'application de l'allocation* maximale ». Il ajoute que : «*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*»[4].

Ainsi, selon le Transporteur, la neutralité tarifaire n'est pas un principe directeur, mais un résultat à obtenir pour éviter des coûts excessifs et pour assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour répondre à un client.

Aussi, rappelons que l'objectif est d'éviter que les ajouts aient un impact à la hausse sur le tarif d'autres clients, mais qu'un impact à la baisse est acceptable. Ceci peut se produire si les revenus supplémentaires anticipés résultant des nouveaux besoins suite à un ajout sont supérieurs aux coûts encourus pour la réalisation de ces ajouts. Dans un tel cas, le client ayant demandé les ajouts ne reçoit pas de crédit, mais le bénéfice du Transporteur contribue à réduire le tarif de l'ensemble des clients.

L'ACEFO estime qu'il y a lieu de conserver les trois principes directeurs énoncés plus haut, notamment puisqu'ils émanent de la décision D-2002-95, pour orienter les modalités à appliquer relativement à la politique d'ajouts. Aussi, nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'ajouter un paragraphe qui mentionne clairement que l'application des principes directeurs dans le cas des ajouts au réseau pour répondre à des besoins d'un client doit avoir comme résultat que l'impact tarifaire soit au pire neutre pour tous les clients du Transporteur.

2. Méthodologie de calcul de l'allocation maximale

Le Transporteur rappelle que c'est dans le dossier R-3401-98 qu'il a introduit son approche pour le traitement des ajouts au réseau et que la Régie a accepté la proposition du Transporteur, avec les modalités suivantes :

---

[3] B-0015, HQT-4, document 1, page 4, question 1.3;
[4] *Ibid.,* réponse 1.3*;*

- *le coût des ajouts au réseau est intégré à la base de tarification du Transporteur, s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles;*
- *le montant pouvant être intégré à la base de tarification est limité;*
- *l'allocation maximale octroyée par le Transporteur correspond à la valeur actualisée du tarif de transport, sur une période de 20 ans, duquel on retranche les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes applicables;*
- *la même allocation maximale doit être appliquée dans le cas d'ajouts au réseau pour le service pour l'alimentation de la charge locale, les services de transport de point à point et le service en réseau intégr* [5].

Ces modalités sont reprises à la page 180 du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* qui se lit ainsi :

> *«Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur est obtenu à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans du tarif point à point pour une livraison annuelle indiqué à l'annexe 9 des présentes, duquel on retranche un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau effectués, ainsi que les montants applicables pour tenir compte de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables».*

Ainsi, si l'on se reporte à l'évaluation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau présentée au dossier R-3903-2014 au tableau 1 reproduit ci-dessous[6], on peut constater que l'allocation maximale de 593 $/kW correspond à la valeur actualisée du tarif (706 $/kW) moins la valeur actualisée des coûts d'entretien et d'exploitation (89 $/kW) et moins la valeur actualisée de la taxe sur les services publics (24 $/kW).

[5] B-0011, HQT-3, document 1, pages 5 et 6;
[6] R-3903-2014, B-0031, HQT-12, document 2, page 5;

Tableau 1
Allocation maximale pour les ajouts au réseau

Paramètres	Investissement ($/kW)	593	⇐ *Allocation maximale pour les ajouts au réseau*
	Coût moyen pondéré du capital prospectif[1]	5,775%	
	Entretien et exploitation[2]	1,28%	
	Taxe sur les services publics[3]	0,55%	
	Nombre d'années	20	

Année	Amortis sement ($)	Amortis sement cumulé ($)	Actif net ($)	Coût du capital ($)	Sous total ($)	Entretien et exploitation ($)	Taxe sur les services publics ($)	Coût annuel ($/kW)
2015	30	30	564	34	64	8	3	74,82
2016	30	59	534	33	62	8	3	72,94
2017	30	89	504	31	61	8	3	71,07
2018	30	119	475	29	59	8	3	69,19
2019	30	148	445	27	57	8	3	67,31
2020	30	178	415	26	55	8	2	65,44
2021	30	208	386	24	54	8	2	63,56
2022	30	237	356	22	52	8	2	61,68
2023	30	267	326	21	50	8	2	59,81
2024	30	297	297	19	49	8	2	57,93
2025	30	326	267	17	47	8	2	56,05
2026	30	356	237	15	45	8	1	54,18
2027	30	386	208	14	43	8	1	52,30
2028	30	415	178	12	42	8	1	50,42
2029	30	445	148	10	40	8	1	48,55
2030	30	475	119	9	38	8	1	46,67
2031	30	504	89	7	37	8	1	44,79
2032	30	534	59	5	35	8	0	42,92
2033	30	564	30	3	33	8	0	41,04
2034	30	593	0	2	31	8	0	39,16
SOMME	593			360	953	152	34	1 140
VAN	347			247	593	89	24	706

[1] Coût moyen pondéré du capital prospectif proposé dans la présente demande
[2] Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement
[3] Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée en vertu de la Partie VI.4 de la Loi sur les impôts du Québec

Ce tableau permet également de constater que les composantes de coûts sont :

- le coût du capital;
- le coût d'amortissement;
- les coûts d'entretien et d'exploitation;
- le coût de la taxe.

Ces composantes de coûts sont aussi celles qui déterminent essentiellement les revenus requis du Transporteur pour la détermination de son tarif de transport, comme on peut le constater dans le dossier tarifaire du Transporteur :

- rendement sur la base 1304.3 M$
- amortissement : 1079.0 M$
- charges nettes d'exploitation : 719.5 M$
- taxes 96.8 M$
- TOTAL 3199.6 M$

Ces quatre éléments constituent 99, 6% des revenus requis de 3211.3 M$ pour l'année témoin 2015.[7]

2.1 *Frais d'entretien et d'exploitation*

Pour l'évaluation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, le Transporteur inclut des frais annuels d'entretien et d'exploitation actualisés correspondant à 15% du coût d'immobilisation sur la période considérée.

Il explique que :

> « *Cette donnée paramétrique est utilisée depuis le dossier R-3401-98. Le Transporteur a alors indiqué que le pourcentage établi en 2001 en ce qui a trait à la proportion des charges d'exploitation et d'entretien occasionnée par des ajouts au réseau par rapport au coût de l'investissement correspondait à 18 %. Le Transporteur a proposé d'utiliser une proportion de 15 %, car les coûts d'exploitation et d'entretien de même que l'utilisation du réseau de transport sont des données variables, ce qui a été retenu jusqu'à présent.*
>
> *Pour l'année 2012, les coûts d'exploitation et d'entretien sont de 9,11 $/kW (380,2 M$ / 41 744 MW), ce qui correspond sur une base annuelle à 1,6 % de l'investissement. Les données utilisées pour illustrer cette proportion sont les coûts directs d'exploitation et de maintenance de même que la somme des besoins de transport prévus. Actualisés sur une période de 20 ans avec un taux du coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,698 % pour l'année 2012, ces coûts correspondent à 19 % de l'investissement. Ainsi, le Transporteur propose de maintenir le taux pour les coûts d'exploitation et d'entretien à 15 % de l'investissement*[8].

Afin d'analyser plus en profondeur cette catégorie de coûts, nous avons réalisé le tableau suivant qui montre la proportion des coûts d'entretien et d'exploitation dans le coût total du tarif. Le tableau comprend, pour chacune des années de la période 2006-2012:

- Le taux du coût moyen pondéré du capital prospectif, ce qui permet de calculer le taux annuel d'entretien et d'exploitation;
- L'allocation maximale autorisée ($/kW);
- Le tarif autorisé ($/kW);
- La valeur unitaire des frais d'entretien et d'exploitation;
- La valeur unitaire des coûts directs d'exploitation et de maintenance;
- Le ratio des frais d'entretien et d'exploitation par rapport au tarif.

[7] R-3903-2014, B-0013, HQT-5, document 1, page 3;
[8] B-0011, HQT-3, document 1, page 10 et 11;

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
(1) Taux capital prospectif (a)		6,80%	6,35%	6,38%	5,78%	5,69%	5,95%	5,70%	
(2) Taux calculé pour ent. Et exp		1,39%	1,35%	1,35%	1,28%	1,27%	1,30%	1,28%	
(3) Allocation maximale ($/kW)(b)		560	570	574	636	596	566	571	
(4) Frais d'exploitation calculés ($/kW)	(3)*(2)	7,81	7,67	7,74	8,17	7,60	7,37	7,29	
(5) Coûts directs d'exploitation (a)		372,6	417,9	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2	
(6) Besoins prévus (MW) (a)		34 465	36341	36 296	38 072	39 805	41 470	41 744	
(7) Coûts directs d'exploitation unitaire	(5)/(6)	10,81	11,50	10,41	10,11	9,40	9,17	9,11	
(8) Tarif autorisé ($/kW) (c)		72,9	70,82	70,82	72	75,26	72,45	71,49	
									moyenne
(9) Ratio frais calculé vs tarif	(4)/(8)	10,7%	10,8%	10,9%	11,3%	10,1%	10,2%	10,2%	10,61%
(10) Ratio coûts directs unitaire vs tarif	(7)/(8)	14,83%	16,24%	14,69%	14,04%	12,49%	12,65%	12,74%	13,96%

Il peut être constaté que, selon l'approche actuelle, les frais d'entretien et d'exploitation représentent en moyenne 10,6% du tarif. Par contre, en utilisant les coûts directs d'exploitation et de maintenance, la proportion serait en moyenne de près de 14%.

Il est à noter que, selon notre compréhension de la réponse fournie par le Transporteur[9], les coûts directs d'exploitation comprennent uniquement les coûts reliés directement aux nouveaux équipements, en excluant les autres coûts que pourraient engendrer ces nouveaux équipements.

Or, le tarif de transport est obtenu à partir des revenus requis, et ceux-ci incluent tous les coûts reliés à l'exploitation du réseau. Le fait de ne pas considérer tous les coûts pour l'évaluation de l'allocation maximale apparaît donc comme incohérent avec le fait d'utiliser le tarif pour évaluer les revenus attendus du projet d'ajouts.

Par ailleurs, à la référence indiquée par le Transporteur[10], il est mentionné qu'au dossier R-3401-98, les charges brutes ont été utilisées comme base pour définir les frais d'exploitation à considérer pour l'évaluation de l'allocation maximale :

> *Veuillez indiquer la méthodologie et les données utilisées pour établir la valeur de 15%.*
>
> *R82.4 La valeur actualisée des frais d'exploitation et d'entretien du transporteur doit être prise en compte dans l'établissement du montant d'investissement en capital équivalent à la valeur actualisée des revenus de transit. Hydro-Québec considère que les frais d'exploitation et d'entretien correspondent en moyenne à 15 % de l'investissement. Les données utilisées pour illustrer cette proportion sont les charges brutes directes (pièce HQT-5, document 3, page 1) de même que la somme de la pointe annuelle prévue des clients de charge locale et du réseau intégré, et des réservations prévues pour le service de point à point (pièce HQT-10, document 1, page 26)*[11].

[9] B-0019, HQT-4, document 2, pages 17 et 18, R16.1;
[10] B-0019, HQT-4, document 2, page 20;
[11] R-3401-98, HQT-13, document 1, page 145, R-82.4;

Nous avons évalué qu'en utilisant les charges brutes directes apparaissant aux revenus requis du Transporteur pour chacune des années 2006-2012, au lieu des coûts directs d'exploitation, le ratio par rapport au tarif est en moyenne de 18,3%.

Un autre point de comparaison est la proportion des frais d'exploitation dans les revenus requis du Transporteur.

À ce sujet, nous présentons un historique de la composition des revenus requis du Transporteur pour la période 2006 à 2012. Les données sont celles de l'année historique apparaissant aux divers dossiers tarifaires[12].

			HISTORIQUE						
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rendement sur base			**1159,2**	**1157,6**	**1285,4**	**1268,0**	**1301,4**	**1273,3**	**1285,3**
	base de tarification		14799,1	14983	15673,6	16046	16666	16874,5	16894,1
	coût pondéré capital réel		7,833%	7,726%	8,201%	7,902%	7,809%	7,546%	7,608%
Dépenses			**1451,3**	**1517,7**	**1447,3**	**1556,1**	**1697,6**	**1736,1**	**1706,1**
	charges nettes d'exploitation		**710,3**	**733,6**	**638,6**	**639,3**	**634,4**	**661,5**	**633,2**
		charges brutes directes	496,7	514,3	491,1	497,1	496,0	534,4	492,3
		charges services partagés	362,4	373,5	297,8	306,8	313,7	316,4	310,7
		coûts capitalisés	-109,7	-113,6	-112,7	-132,4	-142,1	-155,9	-138,4
		facturation interne	-39,1	-40,6	-37,6	-32,2	-33,2	-33,4	-31,4
	autres charges		**720**	**757,6**	**786,6**	**895,9**	**1043**	**1037**	**1071,7**
		achats service transport	19,3	19,8	18,3	33	33	31,2	30,3
		achats électricité	6,2	6,5	7				
		amortissement et déclassement	534,4	569,1	652,1	781,2	949,8	962,2	994,8
		taxes	160,1	162,2	150,6	122,2	101,4	86,7	87,9
		autres revenus de facturation int.			-41,4	-40,5	-41,2	-43,1	-41,3
	frais corporatifs		**30,6**	**35,6**	**32,2**	**20,9**	**20,2**	**20,8**	**19,5**
	intérêts remboursements gouv.		**-6,6**	**-5,9**	**-5,2**				
	facturation externe		**-3**	**-3,2**	**-4,9**				
	Compte écart retraite							16,8	**-18,3**
	Frais reporté (m.e.s. non autorisée)								
Revenus requis			**2610,5**	**2675,3**	**2732,7**	**2824,1**	**2999,0**	**3009,4**	**2991,4**
charges nettes d'exploitation en % du total			27,2%	27,4%	23,4%	22,6%	21,2%	22,0%	21,2%
rendement en %			44,4%	43,3%	47,0%	44,9%	43,4%	42,3%	43,0%
amortissement en %			20,5%	21,3%	23,9%	27,7%	31,7%	32,0%	33,3%
taxes en %			6,1%	6,1%	5,5%	4,3%	3,4%	2,9%	2,9%

Il peut être constaté que les charges nettes d'exploitation représentent environ 22% des revenus requis sur les cinq dernières années. La proportion diminue à partir de l'année 2008, due notamment aux changements survenus concernant les actifs de télécommunications.

Ainsi, selon les données utilisées, la valeur unitaire correspondant aux frais d'entretien et d'exploitation peut être d'environ 11% dans le cas de la méthodologie actuelle du Transporteur ou d'environ 22%, en considérant les revenus requis du Transporteur.

[12] HQT-5, document 1, page 3 des dossiers R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3823-2012;

À notre avis, la méthodologie et les paramètres permettant d'évaluer l'allocation maximale doivent représenter le plus fidèlement possible la réalité des coûts et, dans cette perspective, l'évaluation doit se faire en allouant des frais d'entretien et d'exploitation correspondant à la proportion de ces coûts dans les revenus requis du Transporteur.

Pour l'évaluation de l'allocation maximale relative aux ajouts au réseau de transport, l'ACEFO recommande à la Régie d'établir que les frais d'entretien et d'exploitation représentent 20% du tarif.

2.2 *Coût moyen pondéré du capital prospectif*

La méthodologie appliquée pour l'évaluation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau utilise le coût moyen pondéré du capital prospectif pour déterminer la portion du coût du capital qui, additionnée aux autres coûts, doit être égal au tarif.[13] Or, ce tarif est obtenu à partir des revenus requis du Transporteur qui incluent un rendement sur la base de tarification en utilisant le coût moyen pondéré du capital.

En réponse à une demande de renseignements de l'ACEFO, le Transporteur mentionne que le coût moyen pondéré du capital prospectif capte le fait que les coûts se matérialiseront dans le futur, au cours d'une période d'un maximum de 20 ans et qu'il importe d'utiliser un coût du capital se rapprochant de celui qui prévaudra au cours de cette période[14].

Nous présentons le tableau suivant, qui montre un historique du coût moyen pondéré du capital et du coût moyen pondéré du capital prospectif.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Coût moyen pondéré du capital (1)	8,34%	7,78%	7,84%	7,65%	7,44%	7,20%	6,84%
Coût moyen pondéré du capital prospectif (2)	6,80%	6,35%	6,38%	5,78%	5,69%	5,95%	5,70%
Ecart	1,54%	1,43%	1,46%	1,87%	1,75%	1,25%	1,14%

(1): Rapports annuels du Transporteur

(2): D-2005-83, D-2007-34, D-2008-27, D-2009-15, D-2010-32, D-2011-38, d-2012-59

On peut constater qu'historiquement, il y a un écart variant de 1,87% à 1,14% entre les deux coûts.

Étant donné que le tarif est obtenu, notamment, en utilisant le coût moyen pondéré du capital et que ce même tarif est utilisé pour l'évaluation de l'allocation maximale, il serait cohérent que le même taux de rendement soit utilisé.

Le coût moyen pondéré du capital prospectif est normalement utilisé pour l'évaluation et la comparaison économique de différentes solutions techniques qui permettent de répondre à des besoins que doit satisfaire le Transporteur, ce qui correspond à un taux

[13] B-0011, HQT-3, document 1, page 9;
[14] B-0019, HQT-4, document 2, page 16;

d'actualisation. Il est d'ailleurs indiqué que le coût du capital prospectif est applicable à l'évaluation des projets d'investissement du Transporteur[15].

Cependant, lorsqu'il s'agit d'une évaluation qui est basée sur un tarif, il serait plus cohérent d'utiliser le même taux que celui qui a été utilisé pour la détermination de ce même tarif. À notre avis,, l'utilisation d'un taux différent ne permet pas d'assurer que l'impact des ajouts sera, au pire, neutre sur les tarifs.

L'ACEFO recommande à la Régie de statuer que le coût moyen pondéré du capital soit utilisé pour l'évaluation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport.

3. Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale)

3.1 *Caractéristiques générales de la charge du Distributeur*

Dans sa preuve, le Transporteur résume ainsi les caractéristiques de la charge du Distributeur :

> « *La nature particulière du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et la facturation sur la base de la charge globale prévue à la pointe, sans engagement spécifique de service de transport, exigent une approche adaptée pour le traitement de la couverture des coûts des ajouts au réseau.*
>
> *La charge locale est constituée d'une multitude de charges, alimentées par une multitude de ressources, sans association particulière entre les unes et les autres. Pour le Transporteur, la charge locale, représentée par le Distributeur, constitue un tout. La responsabilité financière du Distributeur auprès du Transporteur n'est pas encadrée par un engagement spécifique de service de transport à quantité et durée déterminées, mais par les dispositions prévues à la Partie IV des Tarifs et conditions »*[16].

Étant donné ces caractéristiques, il est approprié de concevoir des modalités particulières pour l'application de l'allocation maximale relativement à la charge du Distributeur. En effet, l'équité de traitement envers tous les clients n'implique pas un traitement identique, mais un traitement adapté, comme cela est mentionné par le Transporteur : « *Un traitement équitable implique un traitement basé sur les mêmes principes, mais adapté au cadre de chacun »*[17].

[15] R-3903-2014, B-0022, HQT-8, document 1, page 13;
[16] B-0016, HQT-1, document 1, page 12;
[17] B-0019, HQT-4, document 2, page 15;

3.2 *Proposition du Transporteur*

Tel qu'illustré au tableau 2 reproduit ci-dessous[18], le Transporteur propose d'intégrer le coût de tous les projets du Distributeur qui nécessitent des ajouts au réseau de transport, que ce soit aux postes satellites, aux postes sources ou pour l'intégration de ressources. Par contre, le montant maximum annuel d'investissements pouvant être intégré à la base de tarification du Transporteur pour l'ensemble des ajouts pour la charge locale reste limité au montant de l'allocation maximale du Transporteur appliquée à la croissance prévue sur 20 ans des projets aux postes satellites et des clients raccordés directement sur le réseau de transport.[19]

Nous sommes d'avis qu'une telle intégration est appropriée, car elle permet de s'assurer que tous les coûts relatifs aux ajouts pour les besoins du Distributeur soient pris en compte pour la détermination de la contribution à verser au Transporteur.

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

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

[1] Dans cet exemple, les coûts sont nets de la contribution initiale, soit la différence entre le coût réel du projet et l'allocation maximale basée sur la puissance à transiter du projet. Par exemple, lorsque le coût du projet est de 150 M$ et que l'allocation maximale est de 100 M$, le coût net de la contribution est de 100 M$ et est payable par le Distributeur.

Par ailleurs, le Transporteur considère que la récupération des coûts sur une période de 20 ans est conservatrice, car cette période est d'une durée plus courte que la durée moyenne d'utilité de ses actifs qui est de 40 ans. Ainsi, il est assuré d'obtenir une contribution supérieure à celle qu'il obtiendrait si la période correspondait à la vie utile de ses équipements. Par contre, il note que la croissance de la charge se fait graduellement sur la période de 20 ans[20].

En réponse à une demande de renseignements de l'ACEFO voulant confirmer que la neutralité tarifaire est atteinte à partir de la vingtième année, le Transporteur mentionne que l'application de l'allocation maximale se fait sur la croissance de charge prévue sur

[18] B-0016, HQT-1, document 1, page 15;
[19] B-0016, HQT-1, document 1, page 14;
[20] B-0016, HQT-1, document 1, page 15;

20 ans et non pas à partir de l'atteinte de cette croissance à la vingtième année seulement[21].

Ainsi, le Transporteur ne confirme pas que la neutralité tarifaire est atteinte à partir de la vingtième année. Toutefois, le fait que l'allocation maximale soit évaluée en utilisant la charge de la vingtième année implique que les revenus prévus avant la vingtième année sont inférieurs à ceux qui garantiraient la neutralité tarifaire.

En conséquence, il appert que la proposition du Transporteur ne permet pas d'être assuré que l'impact sera « au pire neutre » sur les tarifs. En effet, l'impact est à la hausse durant la période où la charge est inférieure à celle prévue sur 20 ans. De plus, l'impact sera neutre après 20 ans, uniquement si la prévision des besoins se réalise pour les postes satellites identifiés.

Aussi, en réponse à une demande de renseignements de l'ACEFO de préciser si la puissance maximale à transporter correspond à la croissance de la charge de chacun des postes satellites faisant partie de la zone d'influence ou à la croissance de la charge coïncidente des postes satellites faisant partie de la zone d'influence au moment de la demande de pointe du Distributeur, le Transporteur précise qu'il utilise la croissance de la charge de chacun des postes satellites faisant partie de la zone d'influence, parce qu'il s'agit de la croissance utilisée dans la réalisation des projets d'investissements[22].

Nous sommes d'avis que cette modalité d'application conduit à une surévaluation de l'allocation maximale puisque, selon notre compréhension, le tarif est basé notamment sur la demande de pointe coïncidente du Distributeur.

De plus, l'application peut devenir compliquée s'il y a des transferts de charge entre les postes sources et que la charge de certains postes satellites est transférée à un autre poste source.

En conséquence, nous sommes d'avis que tous les éléments mentionnés plus haut indiquent que l'évaluation de l'allocation maximale selon les paramètres actuels ne garantit pas l'atteinte de la neutralité tarifaire pour les ajouts au réseau de transport réalisés pour les besoins du Distributeur.

3.3 *Proposition de l'ACEFO*

En analysant la proposition du Transporteur et en considérant les caractéristiques spécifiques de la charge du Distributeur, nous présentons une proposition qui permettrait d'assurer la neutralité tarifaire des ajouts au réseau qui sont réalisés pour satisfaire les besoins du Distributeur.

Les prémisses retenues sont les suivantes :

---

[21] B-0018, HQT-4, document 2, page 7,R3.2
[22] B-0019, HQT-4, document 2, page 21, R19.1;

- C'est l'ensemble des besoins du Distributeur qui sert à déterminer le tarif du Transporteur;
- Les besoins du Distributeur sont pérennes;
- L'évaluation de la contribution du Distributeur doit être basée sur des données réelles;
- Les besoins du Distributeur évoluent graduellement en continu, alors que les ajouts sont discontinus et répondent à des besoins immédiats et futurs.

À partir de ces prémisses, il est proposé que le Distributeur reçoive chaque année un crédit pour les ajouts au réseau. Ce crédit correspond à l'augmentation annuelle de ses besoins totaux multipliés par l'allocation maximale. Ceci correspond également au montant que le Transporteur peut intégrer à sa base de tarification, tout en ayant un impact neutre sur le tarif.

Ce crédit est utilisé pour couvrir le coût des ajouts et s'il y a un excédent, celui-ci s'accumule en vue d'être utilisé plus tard lorsque de nouveaux ajouts seront requis. Une contribution du Distributeur ne serait requise que si la banque de crédit est épuisée. Il est également proposé que la gestion se fasse sur une certaine période, par exemple 5 ans, durant laquelle les crédits sont évalués et comparés aux coûts des ajouts prévus.

De plus, étant donné que la charge du Distributeur est pérenne et que la vie utile moyenne des équipements du Transporteur est de 40 ans[23], il est proposé que l'allocation maximale soit évaluée sur une période de 40 ans.

Le tableau ci-dessous présente un exemple de l'application de cette proposition. Il reprend les informations du tableau de l'annexe 1 : *Agrégation des projets de croissance de charges et de ressources et évaluation de la contribution requise du Distributeur*[24].

Année		2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-201	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Historique des charges (MW) (1)	A	34710	35060	35100	35690	35690	36050	36830	37040	37397	37374
Croissance des charges	B		350	40	590	0	360	780	210	357	-23
Allocation maximale 40 ans ($/kW) (2)	C		665	678	676	735	776	725	736	818	772
Crédits annuels M$	D = C*B		232,8	27,1	398,8	0,0	279,4	565,5	154,6	292,0	-17,8
Total des invst. de HQT M$ - Charges	E		143	58	140	173	170	126	105	296	389
Total des invest, de HQT M$ - Ressources	F		26	18	62	122	22	214	210	231	169
Solde annuel	G = D - (E+F)		63,8	-48,9	196,8	-295,0	87,4	225,5	-160,4	-235,0	-575,8
Solde courant			63,75	14,87	211,71	-83,29	4,07	229,57	69,13	-165,844	-741,6

(1): R-3864 HQD1Doc2Annexe 2D, page 56 et HQD1Doc2.2Annexe 2Apage 20
(2) Valeurs calculées selon le taux prospectif et le tarif de chaque année.

Il appert de ce tableau que la proposition que nous présentons donne des résultats semblables à ceux de la référence quant au solde de la contribution du Distributeur (-741 vs -733).

[23] B-0016, HQT-1, document 1, page 15;
[24] B-0016, HQT-1, document 1, page 35;

Cependant, elle s'appuie sur des paramètres et des données plus précises que celles qui sont utilisées actuellement par le Transporteur, notamment quant à l'augmentation des besoins. Elle permet d'assurer la neutralité tarifaire, car elle prend en considération l'ensemble des besoins du Distributeur à court terme, au lieu de considérer les besoins prévus sur 20 ans de certains postes satellites; et il n'y a pas de période transitoire pendant laquelle il y aurait un impact à la hausse sur le tarif de transport.

De plus, cette proposition permet de s'adapter aux caractéristiques de la charge du Distributeur énoncées plus haut :

> *La nature particulière du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et la facturation sur la base de la charge globale prévue à la pointe, sans engagement spécifique de service de transport, exigent une approche adaptée pour le traitement de la couverture des coûts des ajouts au réseau.*
>
> *La charge locale est constituée d'une multitude de charges, alimentées par une multitude de ressources, sans association particulière entre les unes et les autres. Pour le Transporteur, la charge locale, représentée par le Distributeur, constitue un tout. La responsabilité financière du Distributeur auprès du Transporteur n'est pas encadrée par un engagement spécifique de service de transport à quantité et durée déterminées, mais par les dispositions prévues à la Partie IV des Tarifs et conditions.*[25]

L'ACEFO recommande à la Régie de retenir cette proposition pour l'évaluation de la contribution du Distributeur pour les ajouts au réseau de transport requis pour la charge locale.

4. Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour les clients de point à point.

4.1 *Coûts et revenus additionnels*

Le Transporteur rappelle que lorsqu'un client de point à point fait des demandes de service de transport pour lesquelles des ajouts au réseau de transport sont nécessaires, une allocation lui est octroyée sur une période maximale de 20 ans ou selon la durée de la convention de service liant le Transporteur et ce client qui doit payer, le cas échéant, une contribution si les coûts des ajouts au réseau faisant suite à la demande de ce client sont supérieurs à l'allocation.

Il ajoute que le client de point à point peut couvrir le coût des ajouts au réseau pour le raccordement de centrales en prenant l'un des engagements prévus à l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*[26].

[25] B-0016, HQT-1, document1, page 12;
[26] B-0016, HQT-1, document 1, page 12;

Dans une demande de renseignements, la Régie rappelle la décision D-2007-08, dans laquelle elle mentionnait, quant à l'approbation du texte de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*[27]:

> *« Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des revenus additionnels au Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les coûts additionnels associés au projet»* (Dossier R-3605-2006, décision D-2007-08, p. 73).

Dans cette décision, la Régie a clairement indiqué la nécessité de démontrer que des revenus additionnels sont amenés au Transporteur pour couvrir l'allocation qui est attribuée au client de point à point qui demande un service de transport nécessitant des ajouts au réseau.

En réponse à une demande de renseignements de la Régie de « *préciser la pertinence de considérer l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur plutôt que les revenus additionnels provenant de nouvelles conventions de service associées au projet* », le Transporteur mentionne[28] :

> *Dans le cas d'un raccordement de centrale, les dispositions de l'article 12A.2 i) précisent que le client du service de transport de point à point est tenu d'avoir signé au moins une convention de service de transport ferme à long terme. Le texte des Tarifs et conditions ne prévoit pas la signature d'une nouvelle convention de service de transport. Dans ce contexte, un client du service de transport de point à point ayant déjà signé une convention de service de transport ferme à long terme peut présenter la même convention de service pour couvrir le montant maximal assumé par le Transporteur pour le raccordement d'une centrale pourvu que cette convention procure suffisamment de revenus pour couvrir les coûts de tous les ajouts pour lesquels elle est présentée. La Régie a déjà accepté cette approche, notamment en ce qui a trait au projet relatif au projet de raccordement du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011).*

Ainsi, selon le Transporteur, il est suffisant de démontrer qu'une ou des conventions déjà signées procurent suffisamment de revenus pour couvrir les coûts des ajouts, sans qu'il soit nécessaire de démontrer que ceux-ci amènent des revenus additionnels.

Quant à la référence au dossier concernant le projet La Romaine (R-3757-2011), mentionnons le paragraphe 86 dans lequel la Régie indique qu'il serait souhaitable d'apporter des précisions au texte de l'article 12A.2 i) :

> *Comme mentionné plus haut, les parties n'ont pas la même compréhension de la portée de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions. Il y a peut-être là une indication qu'il serait souhaitable d'apporter des précisions au texte, mais cela*

[27] B-0015, HQT-4, document 1, page 42, demande 16, préambule (i);
[28] B-0015, HQT-4, document 1, page 42, R16.1;

ne peut se faire dans le cadre d'une demande présentée en vertu de l'article 73 de la Loi[29].

À notre avis, le dossier actuel est le forum adéquat pour apporter des précisions au texte de l'article 12A.2 i) et il y a lieu que ceci se fasse en respectant les principes directeurs énoncés précédemment à la section 1, notamment, assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client.

De plus, il importe que la précision à apporter au texte prenne en compte la décision de la Régie, lorsqu'elle indique que « *l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des revenus additionnels au Transporteur et* ***que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les coûts additionnels associés au projet»***[30] (caractères gras ajoutés).

Ainsi, si de nouveaux investissements sont intégrés à la base de tarification du Transporteur sans qu'il y ait de nouveaux revenus, il en résulte un impact à la hausse sur le tarif de transport.

Rappelons que la Régie, dans la décision D-2002-95 indique que « 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»[31]. En conséquence, des ajouts au réseau de transport peuvent avoir un impact à la baisse sur le tarif, si les revenus attendus sont supérieurs aux coûts encourus; cependant, il ne peut y avoir un impact à la hausse.

La démarche actuelle du Transporteur qui consiste à utiliser des revenus existants qui dépassent les engagements déjà pris pour compenser le coût de nouveaux projets d'ajouts au réseau revient à accorder à un client de point à point un avantage par rapport à un autre client pour des projets futurs.

Afin de s'assurer que les nouveaux projets d'ajout au réseau aient un impact tarifaire « au pire neutre », il y a lieu de corriger cette situation en statuant que les coûts des nouveaux projets soient compensés par de nouveaux revenus.

Ainsi, pour clarifier le texte existant de l'article 12A.2 i), l'ACEFO recommande à la Régie que des modifications soient apportées à l'article 12A.2 i), selon lesquelles les ajouts doivent permettre d'obtenir des revenus additionnels par rapport à ceux déjà existants.

---

[29] D-2011-083, page 49;
[30] Dossier R-3605-2006, décision D-2007-08, p. 73;
[31] D-2002-95, page 298;

4.2 *Utilisation multiple des conventions*

Dans sa demande d'intervention, l'ACEFO indique qu'elle entend s'assurer que l'allocation maximale n'est appliquée qu'une seule fois et qu'il faut considérer tous les coûts à partir de la production jusqu'à la livraison au client final[32].

Aussi, la Régie a demandé au Transporteur de fournir une « *preuve complémentaire aux fins de définir des modalités en vue d'éviter une application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point* »[33].
En réponse à cette demande, le Transporteur mentionne :

> *«Une allocation est octroyée à un client de transport de point à point seulement si l'ajout au réseau requis pour répondre à son besoin génère des revenus pour le Transporteur, et ce, tant pour un service de transport de point à point que pour un raccordement de centrale. Chaque allocation est associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de prendre un engagement contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous ses coûts. L'article 12A.2 et l'appendice J des Tarifs et conditions obligent le client de transport de point à point à prendre de tels engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale, ou pour tout nouveau service de transport de point à point. Ces obligations formalisent la correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur pour ces ajouts, soit le montant d'allocation octroyée et les revenus de transport de point à point à y associer, faisant l'objet d'un suivi annuel. Ce suivi des engagements vise à démontrer que les coûts encourus par le Transporteur pour des ajouts au réseau ou des raccordements de centrales sont couverts par des revenus provenant de conventions de service des clients de service de transport de point à point. Dans ce contexte, nul n'est besoin de poser des hypothèses quant à la puissance à transporter ou aux revenus à être associés aux ajouts réalisés à la demande de clients de transport de point à point puisque la couverture des coûts assumés par le Transporteur est assurée et vérifiée»*[34].

Nous sommes d'avis que ces modalités ne couvrent pas le cas où l'engagement qui est pris pour couvrir les coûts d'un ajout pour le raccordement d'un équipement de production est sous la forme d'une convention de service qui a déjà servi pour couvrir les coûts d'un autre projet.

À ce sujet, considérons le cas des ajouts qui ont été nécessaires pour la réalisation de l'interconnexion asynchrone avec l'Ontario. Dans ce dossier (R-3646-2007), la Régie s'est déclarée « *satisfaite de la faisabilité économique du présent Projet qui, selon les hypothèses retenues par le Transporteur sur l'horizon 2009-2030, ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse par rapport au tarif actuel. Il en est de même de son impact tarifaire sur un horizon de 40 ans»*[35].

---

[32] C-ACEFO-0002, page 3, paragraphe 11;
[33] A-0005, page 11, paragraphe 39;
[34] B-0011, HQT-3, document 1, page 13;
[35] D-2008-030, page 18;

Pour arriver à cette conclusion, la Régie rappelle la justification du Transporteur selon laquelle : « *les coûts du Projet seront récupérés à partir des revenus requis du Transporteur et des tarifs de transport correspondants, jusqu'à concurrence du montant maximal pour les ajouts au réseau. À ce effet, le Producteur a signé une convention de service de transport ferme à long terme de 1 250 MW d'une durée de 50 ans*»[36].

Or, dans un autre dossier, soit le dossier R-3674-2008 concernant une demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle à son réseau de transport, un engagement a été signé pour couvrir les frais d'intégration et l'article 26 de cet engagement se lit comme suit :

> *Conformément au paragraphe 6.1e), le Producteur se prévaut de l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des Tarifs et Conditions soit, au moins une convention de service signée pour le service de transport ferme à long terme. En vertu des présentes, le Producteur* ***désigne comme convention de service, la convention de service accélérée pour un service de transport ferme à long terme de point à point portant sur une nouvelle interconnexion asynchrone avec l'Ontario conclue entre le Transporteur et le Producteur le 16 octobre 2006*** *(la « Convention de service »).*
>
> *Conformément aux dispositions des Tarifs et Conditions, le Transporteur associe le montant correspondant des revenus de service de transport reçus ou à recevoir du Producteur en vertu de la Convention de service aux frais d'intégration assumés par le Transporteur moins tout montant déjà remboursé au Transporteur, le cas échéant.*[37] (caractères gras ajoutés)

Il apparaît donc que, dans ce cas, la même convention de service a servi pour couvrir les coûts de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle au réseau de transport et pour couvrir les coûts relatifs à l'interconnexion asynchrone avec l'Ontario. Dans le dossier relatif au raccordement des Eastmain-1-A et la Sarcelle, il a été démontré par le Transporteur que la somme actualisée des revenus résultant de la convention de service de transport est suffisante pour couvrir les coûts des deux ajouts au réseau[38].

Nous sommes d'avis qu'une telle démonstration devrait être faite pour chaque ajout au réseau; également, il y a lieu, pour le Transporteur, de démontrer qu'il s'agit de revenus additionnels, c'est-à-dire de revenus qui ne seraient pas obtenus si le projet n'était pas réalisé. En effet, il est nécessaire que les coûts additionnels occasionnés par un ajout au réseau soient associés à des revenus additionnels permettant de couvrir ces coûts et il y a lieu, pour le Transporteur, de clairement identifier ces revenus additionnels afin de s'assurer qu'ils ne sont pas utilisés pour couvrir les coûts additionnels d'un autre ajout.
Aussi, le Transporteur mentionne : « *Chaque allocation est associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de prendre un engagement*

---

[36] *Ibid*.;
[37] R-3674-2008, HQT-7, document 2, article 26, page 24;
[38] R-3674-2008, HQT-7, document 1, page 6;

contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous ses coûts»[39]. Il s'agit donc d'identifier l'engagement contractuel et de le lier à un projet spécifique.

Selon nous, le fait de mentionner que le client se prévaut de l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des *Tarifs et Conditions* comme cela est le cas dans le dossier R-3757-2011[40] n'est pas suffisant, car il n'identifie pas l'engagement contractuel et ne démontre pas qu'il s'agit de revenus additionnels.

L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que les coûts encourus par le Transporteur pour un ajout au réseau soient compensés par des revenus additionnels garantis par un engagement contractuel prévoyant clairement cet élément.

5. 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

Concernant les 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, le Transporteur précise qu'il propose d'appliquer les mêmes modalités pour les projets futurs de tous ses clients[41].

Il précise que ces *«modalités doivent permettre l'appariement des coûts et des contributions d'un tel projet, afin que le Transporteur puisse intégrer ces ajouts à sa base de tarification aux fins d'établissement des tarifs»*[42].

Le Transporteur rappelle que, selon les modalités actuelles, l'allocation maximale applicable et les modalités d'établissement des contributions sont établies lors de la signature de l'entente de raccordement avec le client et la pratique est d'exiger le versement de la contribution à la mise en service finale du projet. Cette pratique a été développée dans le contexte de projets ne comportant pas plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, soit la majorité des cas. Il ajoute que pour les projets comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps, il propose d'exiger le paiement de la contribution du Distributeur à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chaque mise en service, jusqu'à la mise en service finale[43].

En réponse à des demandes de renseignements énonçant la possibilité que la contribution se fasse *au prorata* du montant associé à la mise en service ou *au prorata* des MW

[39] B-0011, HQT-3, document 1, page 13;
[40] R-3757-2011, B-0005, HQT-1, document 1, Annexe1, article 26, page 24;
[41] B-0011, HQT-3, document 1, page 17;
[42] B-0016, HQT-1, document 1, page 19;
[43] B-0016, HQT-1, document 1, pages 19 et 20;

correspondant à chacune des mises en service partielles[44], le Transporteur mentionne, notamment, qu'il serait « *inapproprié d'exiger une contribution d'un client qui n'a pas atteint le montant maximal auquel il a droit, en fonction des caractéristiques de son projet, le montant maximal étant associé au projet et non aux montants des mises en service. En effet, il s'agit d'un seul et unique projet, ayant fait l'objet d'une demande d'autorisation unique et pour lequel un seul montant maximal est calculé en fonction de la puissance totale du proje*t »[45].

En réponse à une demande semblable de l'ACEFO, le Transporteur précise que l'allocation maximale représente le montant maximum pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre à la demande du client et que tant que les coûts du projet demeurent à l'intérieur du montant maximal, il n'exige aucune contribution du client[46].

Nous sommes d'avis que les modalités de versement de la contribution dans le cas de mises en service multiples doivent avoir comme objectif d'assurer la neutralité tarifaire. Ainsi, il y a lieu d'apparier le coût des mises en service avec les revenus attendus selon l'engagement du client pour couvrir les frais d'intégration. De plus, il y a lieu que cet engagement soit précisé dans l'entente de raccordement devant être conclue entre le Transporteur et le client.

Si l'engagement indique que les revenus attendus pour la totalité du projet commencent à être perçus dès la première mise en service, la proposition du Transporteur énoncée plus haut dans cette section est acceptable, car la neutralité tarifaire est assurée. Par contre, si l'engagement indique que les revenus attendus à la date de la première mise en service ne couvrent pas les coûts de cette mise en service, la neutralité tarifaire n'est pas assurée et une contribution du client devrait être exigée dès cette mise en service.

L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que les modalités de versement de la contribution d'un client du Transporteur dans le cas de mises en service multiples soient définies dans l'entente de raccordement que doivent signer les deux parties et que ces modalités permettent d'assurer la neutralité tarifaire du projet à partir de la première mise en service.

6. Risques particuliers de certains projets

Le Transporteur mentionne que dans la décision D-2008- 073 concernant le projet minier Éléonor, la Régie soulève un questionnement quant aux risques relatifs au raccordement de certains clients du Distributeur [47] :

[44] B-0015, HQT-4, document 1, pages 25 et 26 demandes 8.4 et 8.5;
[45] *Ibid*., R8.4, lignes 43 et suivantes;
[46] B-0019, HQT-4, document 2, page 11, R8.1;
[47] B-0016, HQT-1, document 1, page 21 et décision D-2008-073, page 14;

> *« Une des caractéristiques du Projet est le fait que le Transporteur construit, à la demande du Distributeur, des installations en territoire isolé qui seront, en pratique, dédiées à la desserte d'un seul client de la charge locale. La Régie a questionné le Transporteur au sujet de l'impact tarifaire pour le Transporteur et sa clientèle d'un hypothétique arrêt des activités du Client du Distributeur après seulement quelques années d'exploitation en alimentation permanente. »*

Par ailleurs, le Transporteur rappelle «*que son client, pour l'alimentation de la charge locale, est le Distributeur, selon les Tarifs et conditions et qu'il n'a pas de relation commerciale avec les clients du Distributeur»*[48].

Ainsi, pour répondre au questionnement de la Régie, le Transporteur propose une mesure d'encadrement qui s'applique au Distributeur et « *vise les projets de raccordement au réseau de transport des clients industriels ayant des installations en territoire isolé»*[49].

Le Transporteur mentionne que :

> « *La mesure proposée consiste à exiger une indemnité, auprès du Distributeur, équivalente à la valeur de l'allocation résiduelle, majorée des frais d'entretien et d'exploitation, en cas d'arrêt des activités des clients industriels concernés, à l'intérieur de la période de 20 ans ou de la période pour laquelle l'allocation a été octroyée.*
>
> *La valeur de l'allocation résiduelle sera déterminée au prorata du nombre d'années restantes sur la durée de l'allocation octroyée.* [...] *Un tel versement fait en sorte que la valeur résiduelle de l'allocation est déduite de la base de tarification du Transporteur et n'est plus reflétée dans ses revenus requis*[50]».

Bien que cette mesure puisse être adéquate dans le cas d'une cessation des activités, elle ne couvre pas le cas d'une diminution des activités.

En effet, en réponse à une demande de renseignements de l'ACEFO, le Transporteur précise que la mesure ne s'appliquerait pas dans le cas d'une diminution des activités ou d'une demande inférieure à celle prévue[51].

Nous sommes d'avis qu'il y aurait lieu que la mesure s'applique dans de tels cas, soit dans le cas d'une diminution des activités ou d'une demande inférieure à celle que prévue, afin de maintenir la neutralité tarifaire. En effet, l'évaluation de l'allocation maximale du Transporteur est basée sur un niveau de demande et il y a lieu que ce niveau soit atteint et maintenu pour que l'impact soit neutre sur le tarif.

---

[48] B-0016, HQT-1, document 1, page 21;
[49] *Ibid*.;
[50] B-0016, HQT-1, document 1, page 22;
[51] B-0019, HQT-4, document 2, page 13, R10.1;

Si la demande est inférieure à celle prévue, il est possible que les équipements installés soient surdimensionnés, ce qui contrevient au premier principe directeur énoncé à la section 1 : « éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les clients existants ». De plus, dans un tel cas, les revenus réels sont inférieurs à ceux attendus et ne permettent pas de combler les coûts encourus pour la réalisation des ajouts, ce qui provoque un impact à la hausse sur le tarif de transport.

L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur prévoit des mesures pour récupérer ses coûts dans le cas d'une demande inférieure à celle prévue.

Par ailleurs, dans une demande de renseignements, la Régie soulève le cas d'une cessation temporaire des activités. Le Transporteur indique que dans un tel cas : « *il propose d'appliquer la mesure proposée dès la confirmation, par le Distributeur, de l'arrêt des activités de son client, sans présumer d'une reprise possible de ces dernières, à moins d'avoir la confirmation du Distributeur que la cessation est temporaire et qu'une reprise est formellement planifiée»*[52].

Nous sommes d'avis que le fait de ne pas appliquer la mesure dans le cas d'une interruption temporaire peut être acceptable, à la condition que la période pour laquelle l'allocation a été octroyée soit respectée. En effet, étant donné que la valeur de l'allocation maximale est fonction d'une période définie, il y a lieu que les revenus attendus couvrent la même période. Ainsi, s'il y a une cessation temporaire, par exemple d'un an, il y a lieu de prolonger d'un an l'obligation du client.

L'ACEFO recommande que, lors d'une cessation temporaire des activités, la période de recouvrement des coûts soit prolongée de la même durée que la durée de la cessation temporaire des activités.

Il est à noter que selon la proposition de l'ACEFO concernant l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale) présenté plus haut à la section 3.3, il n'y a pas lieu, pour le Transporteur, de prendre des mesures spécifiques. En effet, la réduction de la demande résultant de la cessation ou de la réduction des activités du client provoque une diminution de la demande globale du Distributeur et réduit de ce fait le crédit annuel qui lui est accordé pour ses ajouts au réseau de transport.

7. Suivi des engagements

Le Transporteur rappelle que la Régie, dans sa décision D-2009-071, a demandé à ce que le suivi des engagements se fasse sur une base annuelle[53]. En réponse à cette demande, le Transporteur présente une proposition de suivi qui consiste, essentiellement, à présenter l'ensemble des revenus annuels de point à point du Producteur et l'ensemble des

[52] B-0015, HQT-4, document 1, page 29, R10.4;
[53] B-0016, HQT-1, document 1, page 27 et dossier R-3669-2008, décision D-2009-071, paragraphe 34;

engagements du Producteur ramenés sur une base annuelle. Il conclut que l'ensemble des revenus permet de compenser l'ensemble des engagements[54].

Nous reproduisons ci-dessous le passage de la décision de la Régie à laquelle le Transporteur fait référence :

> *Selon la Régie, la comptabilisation distincte des flux annuels de chacun des engagements des clients et des flux annuels de revenus de chacune des réservations de service de point à point pouvant leur être associées s'avère nécessaire pour le suivi des engagements pris dans le cadre des demandes de service de point à point et selon l'article 12A.2 i). Cette comptabilisation doit, de plus, respecter les caractéristiques et finalités de chacun des dossiers, les dispositions des Tarifs et conditions et les exigences particulières de la Régie dans ses décisions antérieures*[55].

Ainsi, selon la demande de la Régie, il y a lieu de fournir une comptabilisation distincte pour chacun des engagements des clients et des flux annuels de revenus de chacune des réservations de service de point à point pouvant leur être associées et non pas une comptabilisation globale couvrant l'ensemble des engagements et des revenus.

À ce sujet, nous sommes d'avis que la proposition du Transporteur ne répond pas à la demande de la Régie. L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur propose un suivi répondant à la demande formulée dans la décision D-2009-071.

Par ailleurs, l'examen des données fournies par le Transporteur permet de constater que les revenus pour les engagements augmentent de 2005 à 2010 et cessent d'augmenter à partir de cette date[56]. Il n'y a donc pas eu de revenus additionnels à partir de l'année 2010. Par contre, il peut être constaté que les engagements selon l'article 12A.2 i) des *Tarifs et Conditions* apparaissent à partir de l'année 2009[57]. L'annuité présumée de l'ensemble des engagements passe de 12,4 M$ en 2009 à 80,1 M$ en 2013.

Ainsi, nous observons une augmentation des coûts pour le Transporteur, sans qu'il y ait une augmentation correspondante des revenus.

Ceci va à l'encontre de la décision D-2007-08, dans laquelle la Régie indique, concernant le cadre de l'acceptation du texte de l'article 12A.2 i) :

> « *Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des revenus additionnels au Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les coûts additionnels associés au projet»*[58].

---

[54] B-0016, HQT-1, document 1, pages 45 et 46;
[55] D-2009-071, paragraphe 34;
[56] B-0016, HQT-1, document 1, pages 45, ligne 1.4;
[57] *Ibid*., page 46;
[58] Dossier R-3605-2006, D-2007-08, page 73;

En conséquence, le suivi des engagements présenté par le Transporteur permet de constater que les coûts additionnels ne sont pas compensés par des revenus additionnels et, de ce fait, qu'il y a un impact à la hausse sur le tarif de transport.

8. Sommaire des conclusions et recommandations

Principes directeurs

L'ACEFO estime que les trois principes directeurs énoncés à la section 1 orientent les modalités à appliquer relativement à la politique d'ajouts au réseau du Transporteur. Aussi, l'ACEFO recommande l'ajout d'un paragraphe qui indique clairement que l'application des principes directeurs, dans le cas des ajouts au réseau pour répondre à des besoins d'un client, doit avoir comme résultat que l'impact tarifaire soit, au pire neutre, pour tous les clients du Transporteur.

Méthodologie de calcul de l'allocation maximale

- ***Frais d'entretien et d'exploitation***

La méthodologie et les paramètres permettant d'évaluer l'allocation maximale doit représenter le plus fidèlement possible la réalité des coûts et, dans cette perspective, il y a lieu que l'évaluation soit effectuée en allouant des frais d'entretien et d'exploitation correspondant à la proportion de ces coûts dans les revenus requis du Transporteur.

Pour l'évaluation de l'allocation maximale relative aux ajouts au réseau de transport, l'ACEFO recommande à la Régie de fixer les frais d'entretien et d'exploitation à 20% du tarif.

- ***Coût moyen pondéré du capital prospectif***

L'ACEFO recommande à la Régie de statuer que le coût moyen pondéré du capital soit utilisé pour l'évaluation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport.

Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale)

- ***Caractéristiques générales de la charge du Distributeur***

Étant donné les caractéristiques propres à la charge locale, il est approprié de concevoir des modalités particulières pour l'application de l'allocation maximale relativement à la charge du Distributeur. En effet, l'équité de traitement envers tous les clients n'implique pas un traitement identique, mais un traitement adapté.

- ***Proposition du Transporteur***

La proposition du Transporteur ne permet pas d'être assuré que l'impact sera « au pire neutre » sur les tarifs. En effet, l'impact est à la hausse durant la période où la charge est inférieure à celle prévue sur 20 ans et, de plus, l'impact sera neutre après 20 ans uniquement si la prévision des besoins se réalise pour les postes satellites identifiés.

Le fait de considérer la charge de pointe spécifique des postes satellites au lieu de la charge coïncidente de ces postes à la pointe conduit à une surévaluation de l'allocation maximale.

L'application peut devenir compliquée s'il y a des transferts de charge entre les postes sources et que la charge de certains postes satellites est transférée à un autre poste source. En conséquence, tous ces éléments indiquent que l'évaluation de l'allocation maximale selon les paramètres actuels ne garantit pas l'atteinte de la neutralité tarifaire pour les ajouts au réseau de transport réalisés pour les besoins du Distributeur.

- ***Proposition de l'ACEFO***

L'ACEFO recommande à la Régie de retenir la proposition présentée à la section 3.3 pour l'évaluation de la contribution du Distributeur pour les ajouts au réseau de transport requis pour la charge locale. Cette proposition consiste essentiellement à accorder à la charge locale un crédit annuel en fonction de l'accroissement de la charge.

Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour les clients de point à point

- ***Coûts et revenus additionnels***

Pour clarifier le texte existant de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et Conditions*, l'ACEFO recommande à la Régie que des modifications soient apportées à l'article 12A.2 i) des *Tarifs et Conditions*, selon lesquelles les ajouts au réseau de transport doivent permettre d'obtenir des revenus additionnels par rapport à ceux déjà existants.

- ***Utilisation multiple des conventions***

L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que les coûts encourus par le Transporteur pour un ajout au réseau soient compensés par des revenus additionnels garantis par un engagement contractuel prévoyant clairement cet élément.

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

L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que les modalités de versement de la contribution d'un client du Transporteur dans le cas de mises en service multiples soient

définies dans l'entente de raccordement que doivent signer les deux parties et que ces modalités permettent d'assurer la neutralité tarifaire du projet à partir de la première mise en service.

Risques particuliers de certains projets

L'ACEFO recommande que, lors d'une cessation temporaire des activités, la période de recouvrement des coûts soit prolongée de la même durée que la durée de la cessation temporaire des activités.

Il est à noter que selon la proposition de l'ACEFO concernant l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale) présentée à la section 3.3, il n'y a pas lieu, pour le Transporteur, de prendre des mesures spécifiques. En effet, la réduction de la demande résultant de la cessation ou de la réduction des activités du client provoque une diminution de la demande globale du Distributeur et réduit, de ce fait, le crédit annuel qui lui est accordé pour ses ajouts au réseau de transport.

Suivi des engagements

La proposition du Transporteur ne répond pas à la demande de la Régie. L'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur propose un suivi qui répond à la demande formulée dans la décision D-2009-071.

Par ailleurs, le suivi des engagements présenté par le Transporteur permet de constater que les coûts additionnels ne sont pas compensés par des revenus additionnels et, de ce fait, qu'il y a un impact à la hausse sur le tarif de transport.