

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2006-36

R-3585-2005

28 février 2006

---

**PRÉSENT :**

M. Anthony Frayne, B.Sc. (Écon.), MBA, FCA  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Groupe de recherche appliquée en macroécologie  
(GRAMÉ)**  
Intéressé

---

**Décision**

*Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet  
de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des  
Rapides-des-Cœurs au réseau de transport d'électricité*

## 1. INTRODUCTION

Le 31 octobre 2005, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31(5) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi) afin d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs requis pour le raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport (le Projet). Une version amendée de la demande et de certaines pièces de la preuve a été déposée le 11 janvier 2006.

Le 11 novembre 2005, la Régie indique qu'elle entend traiter la demande sur dossier et demande aux intéressés qui désirent participer à son examen de se manifester.

L'AIEQ et le GRAME manifestent leur intérêt à participer à l'examen du dossier. Toutefois, l'AIEQ communique à la Régie sa décision de se retirer du dossier le 5 décembre 2005.

La Régie tient une rencontre technique le 12 décembre 2005 à laquelle participe le GRAME. La Régie adresse également trois demandes de renseignements au Transporteur. Les réponses du Transporteur sont déposées en preuve en date des 2 décembre 2005, 11 janvier et 24 février 2006.

Le GRAME soumet ses observations sur la demande le 17 janvier 2006 et le Transporteur y réplique le 18 janvier 2006. Le 27 janvier 2006, le GRAME formule une demande de remboursement de ses frais au montant de 4 856,73 \$ respectant l'enveloppe maximale fixée par la Régie en date du 2 décembre 2005. Le Transporteur ne fait pas de commentaires sur cette réclamation.

La Régie se prononce dans la présente décision sur la demande d'autorisation du Transporteur relative au Projet.

## 2. CADRE JURIDIQUE

Suivant les termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

Le Transporteur doit obtenir une approbation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global estimé d'un projet d'acquisition ou de construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité est égal ou supérieur à 25 M\$, conformément aux dispositions du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (le Règlement).

### 3. OBJECTIFS, JUSTIFICATION ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

Le Projet fait suite à la demande formulée par Hydro-Québec Production (le Producteur) visant à intégrer au réseau de transport une puissance totale de 138 MW produite par les futures centrales de la Chute-Allard (62 MW) et des Rapides-des-Cœurs (76 MW), dont la mise en service des premiers groupes est prévue pour novembre et décembre 2007 respectivement.

Essentiellement, le Projet consiste à construire une ligne monoterne de 30 km entre le poste de départ de la centrale de la Chute-Allard et le poste de départ de la centrale des Rapides-des-Coeurs et une autre ligne monoterne de 31,4 km entre ce dernier poste et le point d'intégration au réseau. L'estimation du coût total des travaux s'élève à 104,5 M\$, à la suite de l'étude d'avant-projet.

Le Transporteur a envisagé quatre scénarios pour l'intégration des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs. Dans chaque scénario, le niveau de tension retenu est de 230 kV puisqu'il est présentement utilisé pour l'intégration de toutes les centrales du Haut-Saint-Maurice. Ainsi, le Projet bénéficiera de l'expertise et de la réserve de matériaux et d'accessoires déjà disponibles dans ce territoire.

La carte reproduite en annexe présente la situation géographique des emplacements des centrales et des postes<sup>3</sup>.

Selon le scénario 1, qui est la solution retenue, l'intégration des centrales se fait au poste de la centrale de Rapide-Blanc, avec réaiguillage de la ligne d'intégration de la centrale de Rapide-Blanc du poste de Trois-Rivières vers le poste des Hêtres. Un rehaussement de la température d'exploitation de cette ligne est requis pour permettre le transport de la puissance additionnelle. De plus, le Transporteur mentionne que l'ajout de la puissance des nouvelles centrales sur la ligne existante, ainsi que le respect des critères de maintien de la

<sup>2</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165.

<sup>3</sup> Pièce HQT-5, document 1, annexe A.

stabilité du réseau collecteur, rendent nécessaire l'ajout de compensation série au poste des Hêtres, pour compenser la ligne à 50 %. Toutes ces modifications nécessitent la révision des systèmes de protection aux postes de Rapide-Blanc, la Trenche, la Tuque, Trois-Rivières, la Mauricie et des Hêtres.

Le Transporteur souligne que cette solution est celle qui a l'impact le plus faible sur l'environnement puisqu'elle minimise la longueur des nouvelles lignes à construire.

Selon le deuxième scénario, l'intégration des deux centrales se fait au poste de la centrale de la Trenche plutôt qu'au poste de la centrale de Rapide-Blanc. Le troisième scénario vise à intégrer la puissance de la centrale des Rapides-des-Coeurs au poste de la centrale de Rapide-Blanc et la puissance de la centrale de la Chute-Allard au poste de la centrale de la Trenche. Le quatrième scénario, quant à lui, vise à intégrer la puissance des nouvelles centrales au poste des Hêtres, à l'aide d'une nouvelle ligne monoterne de 170 km allant de la centrale des Rapides-des-Coeurs au poste des Hêtres. Ce scénario comporte un impact environnemental beaucoup plus important considérant les 170 km additionnels de ligne.

Le tableau suivant résume les estimations des coûts des quatre solutions analysées par le Transporteur à l'étude d'impact :

**Comparaison économique des scénarios**  
(M\$ actualisés 2004)

	Scénario 1 Rapide-Blanc	Scénario 2 Trenche	Scénario 3 Rapide-Blanc et Trenche	Scénario 4 Des Hêtres
Coût du projet	82	94	102	121
Coût des pertes	52	70	62	27
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>147</b>
Écart	0	30	30	13

La valeur des pertes électriques constitue environ 40 % du coût total pour les scénarios 1, 2 et 3, et environ 18 % du coût total du scénario 4. À la demande de la Régie, le Transporteur a présenté une analyse de sensibilité pour différentes valeurs de coûts unitaires des pertes. Les résultats montrent que plus la valeur unitaire des pertes croît, plus l'écart entre le coût total du scénario 1 et du scénario 4 diminue, mais le scénario 1 demeure la solution la plus économique<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Pièce HQT-12, document 1, page 16.

Le Transporteur conclut que le scénario 1 est optimal puisqu'il a le coût total actualisé le plus bas et est, de plus, le moins invasif au niveau des impacts environnementaux.

**La Régie est d'avis que le Projet est justifié puisqu'il est nécessaire pour répondre à une demande du Producteur de raccorder les centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport.**

**La Régie prend acte de l'analyse technico-économique du Transporteur et elle considère, d'après les données et justifications en preuve, que le scénario 1 est optimal. En conséquence, la Régie accepte la solution retenue par le Transporteur.**

**Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur de fournir, dès le dépôt initial des dossiers similaires, les schémas d'intégration au réseau et des écoulements de puissance nécessaires à l'examen du dossier. De plus, il est requis que la comparaison économique des solutions étudiées présente les principales hypothèses économiques et financières et porte une attention particulière au calcul du coût des pertes électriques. À cet égard, pour chaque cas où la valeur des pertes est prise en compte, la Régie demande que le Transporteur mette à jour et présente la valeur unitaire du coût des pertes en puissance et en énergie afin de refléter les derniers développements dans le secteur énergétique.**

#### **4. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU**

Le Transporteur explique qu'il doit s'assurer que la conception et l'exploitation du réseau de transport principal et des réseaux régionaux respectent ses critères de conception et d'exploitation. Il ajoute que pour respecter les critères régionaux, il doit s'assurer que le réseau réagira d'une manière prédéterminée lors de perturbations électriques représentatives et ayant une probabilité non négligeable d'occurrence.

Plus spécifiquement, le Transporteur fait référence à la section 4.5 du document *Les critères de conception du réseau de transport principal*, mars 2001<sup>5</sup>, traitant du Comportement transitoire et dynamique des réseaux régionaux. Il y est précisé que :

*« La stabilité des réseaux de transport régionaux doit être maintenue durant et après le plus grave des événements décrits ci-dessous, sans perte de charge*

---

<sup>5</sup> Pièce HQT-12, document 1, page 9.

*prioritaire autre que celle directement impliquée dans l'événement et compte tenu du système de réenclenchement :*

- a) Un défaut triphasé éliminé normalement, sans perte d'élément ;*
- b) Un défaut triphasé permanent sur un alternateur ou un transformateur, avec élimination normale du défaut ;*
- c) Un défaut biphasé permanent sur un circuit d'une ligne de transport, avec élimination normale du défaut ;*
- d) La perte de tout élément sans défaut, y compris celle d'un bloc de charge quelconque pouvant être occasionnée par un événement en simple contingence. »*

Le Transporteur considère que le réseau collecteur est stable si, après élimination normale du défaut, seules les centrales directement éliminées par le défaut sont déclenchées et que les autres centrales du réseau de transport demeurent stables et en service.

En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur précise que le réseau collecteur actuel était présumé stable et qu'il l'était sûrement selon les critères de l'époque. Cependant, lors de l'étude de l'intégration des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs, il constate que le réseau, avant l'intégration des deux nouvelles centrales, ne rencontre pas parfaitement les critères de conception actuels. Il ajoute que l'intégration des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs permettra de normaliser cette situation à très faible coût.

Ainsi, selon le Transporteur, le réseau d'intégration préconisé pour le raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs permettra de préserver la stabilité des centrales lors de perturbations représentatives et, ainsi, de respecter les critères régionaux. Le respect de ceux-ci assure une robustesse régionale suffisante garantissant que la stabilité régionale sera aussi préservée pour des événements sur le réseau de transport. La stabilité régionale ainsi définie garantit la cohérence dans le comportement dynamique entre les réseaux régionaux et le réseau principal.

Le Transporteur conclut que la réalisation du Projet n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau régional. Le choix des équipements, particulièrement l'addition de compensation série au poste des Hêtres, permet de préserver la stabilité des nouvelles centrales à la suite d'une perturbation. L'absence de telle compensation série pourrait amener le déclenchement des nouvelles centrales et de la centrale de Rapide-Blanc, ce qui se traduirait par une intégration de production instable sur le réseau, d'où le non respect des critères de stabilité du réseau régional.

**La Régie est d'avis que le projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs aura un effet positif sur la fiabilité du réseau de transport.**

Par ailleurs, la Régie constate que le critère mentionné au document *Les critères de conception du réseau de transport principal*<sup>6</sup> utilise le terme « maintien de la stabilité des réseaux de transport régionaux », alors que dans le présent dossier, le Transporteur utilise les termes « maintien de la stabilité du réseau collecteur » et « maintien de la stabilité de centrales ». Ainsi, la Régie comprend que, selon le Transporteur, le maintien de la stabilité du réseau régional exige le maintien de la stabilité des centrales non directement éliminées par un défaut. La Régie demande que ce point soit éclairci lors du dépôt du dossier relatif à l’approbation des critères de fiabilité du réseau de transport, et ce, conformément à l’article 73.1 de la Loi.

## 5. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

Les coûts estimés du Projet selon l’étude d’avant-projet sont résumés dans le tableau ci-après<sup>7</sup> :

<b>Lots</b>	<b>M\$ de réalisation</b>
Ligne Chute-Allard – Rapide-des-Coeurs	18,7
Ligne Rapide-Blanc – Rapide-des-Coeurs	19,7
Ligne des Hêtres – Rapide-Blanc	5,5
Poste Mauricie	1,5
Poste Chute-Allard	12,1
Poste Rapide-Blanc	8,2
Poste Rapides-des-Cœurs	16,9
Poste des Hêtres	21,8
<b>Total</b>	<b>104,5</b>

Le coût total de 104,5 M\$ en dollars de réalisation, qui exclut des coûts des télécommunications de 9,5 M\$, correspond aux dépenses totales prévues pour le Projet au moment de la mise en exploitation des deux centrales. Il tient compte de l’inflation prévue entre le moment de l’estimation des coûts (2003) et le moment de la réalisation de l’investissement, et il inclut les charges d’intérêt durant la construction.

<sup>6</sup> Pièce HQT-12, document 1, page 9.

<sup>7</sup> Extraits de la pièce HQT-6, document 1, page 7.

Le coût du Projet selon le scénario 1 du tableau de la page 4 de la présente décision (82 M\$ actualisés 2004) correspond à un montant de 126 M\$<sup>8</sup> en dollars de réalisation en 2007. La Régie note la diminution des coûts du Projet entre les estimés de l'étude d'impact (126 M\$) et ceux de l'étude d'avant-projet (104,5 M\$).

## 5.1 COÛTS DES LIGNES DE TRANSPORT

Les nouvelles lignes monoternes à 230 kV requises pour l'intégration des deux centrales sont équipées d'un conducteur de calibre 1054 MCM par phase. En comparaison avec un conducteur de calibre 795 MCM, le calibre retenu est l'option la plus économique selon le Transporteur, car les coûts de construction plus élevés sont compensés par la valeur des pertes évitées<sup>9</sup>.

La Régie considère que le choix du calibre du conducteur est tout à fait justifié.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que le coût total des nouvelles lignes comprend le coût associé à leur renforcement, à la suite de la mise en vigueur des nouvelles orientations de conception des lignes de transport aériennes du Transporteur. Les nouvelles orientations ont été appliquées graduellement depuis 1998, approuvées officiellement par le directeur de Expertise et Support technique de Transport en janvier 2005 et mises en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2005.

**La Régie s'interroge sur l'impact de l'application de cette nouvelle norme sur le coût des nouvelles lignes du Projet. La Régie note que cette norme relative au réseau de répartition, en vigueur depuis plus d'un an, ne lui a pas encore été soumise pour approbation conformément aux dispositions de l'article 73.1 de la Loi.**

**La Régie comprend qu'il est difficile pour le Transporteur de déterminer la différence entre les coûts avant et après l'application de cette nouvelle norme<sup>10</sup>. Cependant, la Régie croit qu'il est possible pour le Transporteur de fournir une estimation pour ces mêmes coûts pour un projet particulier. Par conséquent, d'ici à l'approbation par la Régie de cette nouvelle norme, la Régie demande au Transporteur, pour les projets à venir, de présenter dans sa preuve la comparaison entre les estimés du coût des lignes conçues selon la nouvelle norme et de ceux des lignes conçues selon les normes antérieures.**

---

<sup>8</sup> Pièce HQT-12, document 1, page 14.

<sup>9</sup> Pièce HQT-5, document 1, page 8.

<sup>10</sup> Pièce HQT-13, document 1, pages 12 et 13.



## 5.2 COÛTS DES POSTES DE TRANSFORMATION

### Postes de départ de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs

Les coûts unitaires des postes de transformation des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs s'élèvent à 195 \$/kW et 222 \$/kW respectivement. Ces montants dépassent la contribution maximale prévue aux *Tarifs et conditions de service de transport* (le Tarif), qui est de 83 \$/kW pour les centrales appartenant à Hydro-Québec Production. Ces dépassements sont pris en compte dans le calcul de l'excédent du coût du Projet à la charge du Producteur. Le Transporteur justifie les dépassements par le fait que le maximum fixé est trop faible, compte tenu de l'éloignement des centrales des centres de charges, et de la faible puissance de 62 MW et 76 MW des centrales à raccorder par rapport au niveau de tension de raccordement de 230 kV. De plus, un deuxième transformateur est requis à chaque poste pour les six groupes de chaque centrale<sup>11</sup>.

À la suite de la demande de la Régie, le Transporteur a fourni les détails des coûts d'approvisionnement et de construction des postes.

**La Régie juge que les explications fournies sont suffisantes pour expliquer le niveau des coûts unitaires des postes de départ. Elle comprend que le coût unitaire élevé des postes est relié à l'absence d'économies d'échelle.**

**Par ailleurs, la Régie demande désormais au Transporteur de présenter, dès le dépôt de la preuve initiale de ses projets similaires, le détail des coûts estimés d'approvisionnement et de construction des postes, et ce, pour une meilleure efficacité réglementaire.**

## 5.3 CONCLUSION SUR LES COÛTS DU PROJET

La Régie observe que le coût unitaire global du Projet est de 757 \$/kW, ce qui correspond à un dépassement de 45 % du maximum de 522 \$/kW que le Transporteur est autorisé à assumer, tel que prévu au Tarif. Le montant qui excède la contribution maximale autorisée pour le Transporteur est donc assumé par le Producteur.

**La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur concernant l'application de la nouvelle norme de renforcement des lignes et le coût unitaire élevé**

---

<sup>11</sup> Pièce HQT-12, document 1, page 4.

**des postes. La Régie autorise le Projet avec son budget actuel de 104,5 M\$. Cependant, la Régie demande au Transporteur de présenter les coûts réels complets du Projet et de justifier les écarts majeurs observés, et ce, au moment de l'inclusion des coûts du Projet dans la base de tarification. La Régie demande également au Transporteur de déposer au même moment les coûts d'approvisionnement et de construction des postes selon le niveau de détail fourni à la pièce HQT-13, document 1, pages 5 et 6.**

**La Régie tient à souligner que l'analyse des coûts des projets du Transporteur serait facilitée à l'avenir si elle pouvait utiliser les résultats d'une étude de balisage, notamment sur les coûts réels d'approvisionnement et de construction de postes. La Régie demande au Transporteur de vérifier si une telle étude de balisage peut être réalisée et de lui en faire un suivi.**

## **6. AJOUTS AU RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS**

La réalisation du Projet implique des coûts de l'ordre de 9,5 M\$ au niveau du réseau de télécommunications. Le Transporteur n'inclut pas les investissements pour les installations de télécommunications dans le budget à être approuvé par la Régie, au motif qu'il s'agit d'une activité non réglementée.

D'emblée, la Régie apporte une nuance à l'affirmation du Transporteur à l'effet que les télécommunications constituent une activité non réglementée. Dans la décision D-2002-95<sup>12</sup>, la Régie rappelle qu'elle avait émis des réserves sur cette question. La Régie s'interrogeait alors sur le fait que des actifs qui servent à un réseau stratégique ne soient pas directement sous le contrôle du Transporteur<sup>13</sup>.

Par la suite, dans la décision D-2005-50<sup>14</sup>, la Régie a pris acte de l'intention du Transporteur de déposer une demande d'approbation visant la réglementation de ses activités de télécommunications. La Régie n'a pas été saisie d'une telle demande à ce jour et donc, cette question n'a toujours pas été tranchée par la Régie.

**Quant aux investissements de 9,5 M\$ en télécommunications en tant que tel, la Régie juge nécessaire d'effectuer un suivi distinct sur le traitement de ces coûts par le Transporteur. La Régie demande au Transporteur de lui expliquer, au moment de la**

<sup>12</sup> Dossier R-3401-98, 30 avril 2002.

<sup>13</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 93.

<sup>14</sup> Dossier R-3549-2004 phase 1, 31 mars 2005, page 8.

**demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base de tarification, le traitement comptable et tarifaire qu'il applique à ces coûts qu'il récupère auprès du Producteur.**

## **7. RENTABILITÉ FINANCIÈRE**

### **7.1 EXCÉDENT DU COÛT GLOBAL DU PROJET**

Le coût global des travaux d'intégration excède le montant maximal de 522 \$/kW que peut assumer le Transporteur conformément au texte du Tarif. Le Producteur devra donc assumer l'excédent, soit un montant que le Transporteur estime à 43,2 M\$<sup>15</sup>. Par contre, ce montant ne tient pas compte des frais d'entretien et d'exploitation, de la taxe sur le capital et des taxes sur les services publics. Selon la Régie, l'inclusion de ces frais et taxes, calculés sur l'excédent, est nécessaire pour assurer la neutralité tarifaire du Projet.

En réponse à une demande de renseignements adressée par la Régie, le Transporteur a confirmé que lors de l'émission de la facture au Producteur, des frais de 15 % d'entretien et d'exploitation ainsi que les taxes seront facturés sur l'excédent. Le montant total qui sera donc payable par le Producteur est actuellement estimé à 52,2 M\$<sup>16</sup>.

**La Régie est satisfaite de la réponse fournie par le Transporteur.**

### **7.2 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE**

Selon la Régie, le Transporteur devrait démontrer que les revenus actualisés du Projet sont supérieurs ou égaux aux coûts actualisés sur une période de temps donnée, selon un modèle d'analyse coûts-bénéfices.

En référence à la décision D-2006-25<sup>17</sup>, un niveau «critique» de revenus additionnels doit être calculé<sup>18</sup> et garanti par un engagement contractuel entre le Transporteur et le Producteur, afin d'assurer la faisabilité économique d'un projet.

---

<sup>15</sup> Pièce HQT-7, document 2, page 30.

<sup>16</sup> Pièce HQT-14, document 1, page 4.

<sup>17</sup> Dossier R-3581-2005, 1<sup>er</sup> février 2006, pages 11 et 12.

<sup>18</sup> Pièce HQT-7, document 2, page 44.

**La Régie considère que la faisabilité économique du Projet requiert une garantie annuelle de 8,1 M\$ versée sur une période de 20 ans, et correspondant à un coût global de 72 M\$ assumé par le Transporteur.**

## **8. ENTENTE CONTRACTUELLE AVEC LE PRODUCTEUR**

Selon le Transporteur, l'entente avec le Producteur assure la neutralité tarifaire du projet. Cette entente garantit l'achat par le Producteur de services de transport point à point pendant une durée de 20 ans débutant au moment de la mise en exploitation du premier groupe des deux centrales. Le montant de cette garantie d'achat sera révisé à la mise en exploitation des deux centrales en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur.

La Régie n'est pas convaincue que la neutralité tarifaire du projet soit assurée par l'entente entre le Transporteur et le Producteur. Tel que mentionné précédemment, les coûts additionnels annuels découlant du raccordement des deux centrales sont estimés à 8,1 M\$. Par contre, les revenus additionnels au tarif horaire actuel, découlant du raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs seraient de 7,2 M\$ annuellement sur la base du facteur d'utilisation prévu des deux centrales:

*« Au tarif horaire actuel de 8,32 \$/MWh, le Transporteur confirme que le coût du service de transport pour un client qui réserverait du transport pour livrer 821 292 MWh (864 MWh moins les pertes) à l'exportation, [incluant les pertes de transport], seraient de l'ordre de 7,2 M\$ annuellement »<sup>19</sup>.*

Le Transporteur invoque que la comparaison du montant total payé au Transporteur à titre de réservations de transport et de l'ensemble des engagements d'achat du Producteur assure la neutralité tarifaire. La Régie n'est pas convaincue par cet argument. En effet, la neutralité tarifaire implique de vérifier que les revenus additionnels attribuables au raccordement sont au moins égaux aux coûts additionnels engendrés par ce raccordement. Or, les revenus de l'ensemble des réservations de transport faites par le Producteur au cours d'une année ne sont pas nécessairement des revenus additionnels attribuables au raccordement des deux centrales.

Par conséquent, afin d'assurer la neutralité tarifaire de 8,1 M\$ au cours de chacune des 20 années visées par l'entente, le Transporteur devrait considérer la production annuelle

---

<sup>19</sup> Pièce HQT-13, document 1, page 18.

(MWh) des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs, multipliée par le revenu unitaire moyen (\$/MWh) du Transporteur tiré des réservations de transport point à point faites par le Producteur durant l'année (en excluant les réservations existantes en vertu du tarif annuel). Si ce produit est inférieur au montant de l'engagement d'achat annuel CA-RDC<sup>20</sup>, le Producteur devrait verser la différence au Transporteur. Si le produit est supérieur au montant de l'engagement annuel d'achat, un crédit serait accordé au Producteur utilisable, si requis, pour les années où le produit serait inférieur au montant de l'engagement annuel d'achat CA-RDC.

**Le Transporteur devra présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie d'achat qui tienne compte de ce qui précède. Le montant de la garantie devra être révisé à la mise en exploitation des deux centrales en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur.**

## **9. DEMANDE DE CONFIDENTIALITÉ**

Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de sa loi constitutive pour reconnaître le caractère confidentiel des schémas unifilaires et d'écoulement de puissance qui ont été déposés au dossier. Le GRAME ne s'est pas opposé à cette demande du Transporteur.

La Régie note que le Transporteur a déposé au dossier public une version élaguée des schémas d'écoulement de puissance en réponse aux questions 3.3 et 4.3 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie. La Régie encourage fortement le Transporteur à poursuivre dans cette voie et à évaluer à chaque occasion si une version élaguée d'un document comportant des renseignements confidentiels peut être déposée publiquement. La recherche d'une telle solution doit être privilégiée puisqu'elle est davantage compatible avec le caractère public des audiences.

En l'espèce, la Régie juge que les schémas d'écoulement de puissance élagués déposés au dossier public sont suffisants pour lui permettre de faire un examen adéquat de la demande. En conséquence, elle ne considère pas pertinent de conserver les schémas d'écoulement de puissance non élagués et elle les retournera donc au Transporteur.

---

<sup>20</sup> Chute-Allard – Rapide-des-Coeurs.

Quant aux schémas unifilaires déposés sous les pièces HQT-5, document 1, Annexes B, C, E et F, et HQT-7, document 2 (en liasse), pages 33-39, la Régie est disposée à accepter la demande de traitement confidentiel du Transporteur, avec les mêmes réserves exprimées dans les décisions D-2005-22<sup>21</sup> et D-2005-113<sup>22</sup>.

Pour ces motifs,

### La Régie de l'énergie :

**ACCORDE** au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de raccordement des centrales de la Chute Allard et des Rapides-des-Cœurs, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable tant le tracé que les coûts ou la rentabilité;

**DEMANDE** au Transporteur de présenter, lors de sa demande d'inclusion des coûts du Projet dans sa base tarifaire :

- les coûts réels complets du Projet et de justifier les écarts majeurs observés;
- les coûts d'approvisionnement et de construction des postes selon le niveau de détail fourni à la pièce HQT-13, document 1, pages 5 et 6;
- les explications du traitement comptable et tarifaire qu'il applique aux investissements en télécommunications qu'il récupère auprès du Producteur;
- une nouvelle garantie d'achat qui assure la neutralité tarifaire;

**DEMANDE** au Transporteur de fournir les informations suivantes lors du dépôt des demandes d'approbation spécifiques sous l'article 73 de la Loi :

- les schémas d'intégration au réseau et les schémas d'écoulement de puissance;
- la valeur unitaire du coût des pertes en puissance et en énergie mise à jour;
- la comparaison entre les estimés du coût des lignes conçues selon la nouvelle norme et ceux des lignes conçues selon les normes antérieures;
- le détail des coûts estimés d'approvisionnement et de construction des postes de transformation;

---

<sup>21</sup> Dossier R-3549-2004, 1<sup>er</sup> février 2005.

<sup>22</sup> Dossier R-3561-2005, 22 juin 2005.

**PREND ACTE** du dépôt, sous pli confidentiel, des documents suivants auprès de la Régie :

- HQT-5, document 1, annexes B, C, E et F;
- HQT-7, document 2 (en liasse), pages 33-39;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion de ces documents et de ces renseignements;

**ORDONNE** au Transporteur de rembourser un montant de 4 856,73 \$ au GRAME, dans les trente jours de la présente décision.

Anthony Frayne  
Régisseur

### Représentants :

- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M. Jean-François Lefebvre;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Carolina Rinfret.



# ANNEXE A

**Annexe A (1 page)**

**A. F.** \_\_\_\_\_

