

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-071

R-3669-2008

4 juin 2009

PRÉSENTS :

Richard Carrier

Lucie Gervais

Jean-François Viau

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Liste des intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Intervenants

Décision concernant le suivi des engagements d'achat et la politique des ajouts au réseau

Demande de modification des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2009 - Phase 1

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Option consommateurs (OC);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

Observateurs :

- Hydro-Québec Distribution (le Distributeur);
- Ontario Power Generation Inc. (OPG).

1. INTRODUCTION

[1] Le 5 mars 2009, la Régie de l'énergie (la Régie) rend la décision partielle D-2009-015 relative à la demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2009.

[2] Dans cette décision, la Régie précise qu'elle traitera du suivi des engagements pour les ajouts au réseau et de la politique d'ajouts au réseau dans une décision ultérieure.

[3] L'examen de ces questions fait l'objet de la présente décision.

2. SUIVI DES ENGAGEMENTS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

2.1 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT

[4] La Régie demandait, dans la décision D-2008-030¹, qu'Hydro-Québec dans ses activités de transport (le Transporteur) présente, à l'occasion d'un dossier tarifaire, un suivi des différents engagements et conventions d'achat de service de transport.

[5] Le Transporteur mentionne que, lors de toute demande de service de transport de point à point de long terme nécessitant des ajouts au réseau, l'appendice J des Tarifs et conditions prévoit, notamment, que les ajouts du réseau requis pour satisfaire les besoins de service de transport sont payés par le Transporteur et intégrés à sa base de tarification jusqu'à concurrence des maximums prévus, à condition que ces ajouts au réseau soient jugés prudemment acquis et utiles par la Régie dans le cadre d'un dossier tarifaire.

[6] Selon le Transporteur, dans ses décisions, la Régie applique le critère de la neutralité tarifaire en s'assurant que le projet génère suffisamment de revenus additionnels au Transporteur pour que les ajouts au réseau n'entraînent pas d'effet à la hausse sur le tarif de transport de point à point annuel. Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur, prévu à l'appendice J des Tarifs et conditions, est d'ailleurs établi par la Régie en appliquant le critère de neutralité tarifaire.

¹ Dossier R-3646-2007.

[7] Que ce soit pour un raccordement de centrale ou pour un service de transport de point à point de long terme, le client doit prendre des engagements afin d'assurer suffisamment de revenus au Transporteur, à défaut de quoi le client doit rembourser le différentiel de coût des ajouts au réseau encourus par le Transporteur.

2.1.1 SUIVI DES ENGAGEMENTS DE TYPE TOULNUSTOUC

[8] En ce qui a trait aux ajouts au réseau requis pour le raccordement de la centrale Toulnostouc, la Régie a accepté, dans la décision D-2003-68² du 4 avril 2003, la formule d'engagement d'achat d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur ou HQP), à la condition que cet engagement soit du type « *take or pay* ». En vertu de cette formule, le Producteur s'engage, pour chacun des projets, à acheter une valeur annuelle de service de transport de point à point déterminée en fonction des coûts encourus par le Transporteur. Au total, six projets de centrales ont fait l'objet d'engagements d'achat de ce type : Toulnostouc, Eastmain-1, Péribonka, Mercier, Chute-Allard et Rapides-des-Cœurs ainsi que Rapides-des-Cèdres.

[9] Aux fins de la validation des engagements d'achat de type Toulnostouc, le Transporteur compare le total des engagements pris par le Producteur à divers revenus découlant des conventions de service de point à point³. Les revenus considérés sont ceux du service de point à point de court terme ainsi que ceux associés aux réservations de point à point de long terme prévues aux conventions de service sur les chemins suivants : HQT-HIGH, HQT-NE, HQT-DER, HQT-CRT (100 MW) et HQT-ON.

[10] Le Transporteur indique ne pas avoir tenu compte des revenus associés à une convention de service de 45 MW sur le chemin HQT-CRT échéant le 1^{er} mars 2019, la date de signature de cette convention étant antérieure à celle de la décision de la Régie autorisant le projet de raccordement de la centrale Toulnostouc.

² Dossier R-3497-2002.

³ Pièce B-1, HQT-10, document 4, page 12.

[11] La Régie considère que la date de signature d'une convention de service de transport n'est pas un critère suffisant pour établir les revenus pouvant être utilisés pour la validation des engagements d'achat. Les conventions de service sur les chemins HQT-HIGH, HQT-NE, HQT-DER, qui totalisent 310 MW plus les pertes, sont associées au contrat conclu entre Hydro-Québec et Vermont Joint Owners (VJO)⁴, dont les livraisons ont débuté au début de la décennie 1990. Les revenus tirés des réservations qui découlent de ce contrat ne sauraient donc, en principe, être attribués à des engagements d'achat de type Toulnostouc.

[12] Lors du dossier R-3497-2002, le Transporteur avait fait valoir qu'en l'absence de raccordements de nouvelles centrales, ses revenus découlant du service de transport de point à point de long terme et de court terme diminueraient de manière significative, en raison des engagements du Producteur à l'égard de l'électricité patrimoniale. Le projet de raccordement de la centrale Toulnostouc devait ainsi générer des revenus additionnels au Transporteur qui n'auraient pu autrement se matérialiser.

« En l'absence de cette nouvelle capacité de production raccordée au réseau, le potentiel d'utilisation des services point à point du Transporteur sera réduit des deux tiers, à 5 TWh par an en 2006. Le raccordement de nouvelles centrales d'Hydro-Québec Production au réseau du Transporteur permettra donc de contrer, au moins en partie, la baisse prévisible des revenus point à point et conséquemment, d'atténuer l'impact direct que cette baisse entraînera sur les revenus requis du Transporteur récupérés de la charge locale. Le tableau 2 ci-dessous présente un scénario possible d'évolution des revenus point à point du Transporteur, avec et sans le raccordement de la centrale de la Toulnostouc.

⁴ Pièce B-9, HQT-13, document 1, page 87.

Tableau 2
Achats de service de point à point
d'Hydro-Québec Production (2001-2006)

	2001 (Réel)	2006 Sans Toulnustouc	2006 Avec Toulnustouc
Livraisons sur le réseau (TWh)	15	5	7,7
Revenus de point à point	289,7	55,2*	77,9

* 385 MW de services de transport à long terme à 72,91 \$/kW pour les contrats VJO et CRT et 3 TWh pour des services de court terme à 8,33 \$/MW-heure. »⁵

[13] Dans ce même dossier, le Transporteur mentionnait, également :

« L'approche retenue par le Transporteur garantit donc un niveau minimum d'achat de services de transport par Hydro-Québec Production, [...]. Enfin, l'approche retenue nous assure que la charge locale n'aura à assumer aucun coût de transport additionnel par suite du raccordement de la centrale de la Toulnustouc, sauf si le Distributeur devait éventuellement retenir tout ou partie de cette centrale comme une source d'approvisionnement en électricité dans le cadre d'un appel d'offres. »⁶

[14] La Régie notait que, dans le scénario « Sans Toulnustouc », les revenus de point à point incluaient 385 MW de réservations de service de transport de point à point de long terme pour 2006 et 3 TWh pour les services de point à point de court terme.

[15] Les réservations en service ferme de long terme, à hauteur de 385 MW, comprenaient, spécifiquement, les contrats conclus avec VJO et Cedar Rapids Transmission (CRT). Par conséquent, la Régie considère que, aux fins de la validation des engagements d'achats pris en vertu des raccordements de centrales de type Toulnustouc, les revenus associés à ces réservations devraient, en principe, être exclus.

⁵ Décision D-2003-68, dossier R-3497-2002, page 24.

⁶ Dossier R-3497-2002, pièce HQT-7, document 1, page 9.

[16] Il en est de même en ce qui concerne l'utilisation des revenus totaux de point à point de court terme aux fins de la validation des engagements d'achat. Dans le dossier précité⁷, il était prévu qu'un niveau de ventes de court terme totalisant 3 TWh aurait pu être réalisé, sans l'apport de ce projet.

[17] Selon la Régie, seuls les revenus additionnels à ceux qui auraient été obtenus sans le raccordement de nouvelles centrales devraient être considérés aux fins de la validation des engagements d'achat de type Tournustouc. **Les revenus des diverses conventions de service doivent, en conséquence, être réduits des revenus qui auraient continué d'être perçus sans le raccordement de ces nouvelles centrales, soit ceux pouvant être associés à un niveau de réservations de point à point de long terme de 385 MW et à un niveau de réservations de point à point de court terme de 3 TWh. Cette base de référence pourra faire l'objet d'un raffinement, au besoin, si le Transporteur démontre que des événements ultérieurs à ceux qui avaient été pris en considération dans le cadre du dossier Tournustouc doivent être pris en compte.**

[18] Par ailleurs, en ce qui a trait à l'utilisation de la convention de service sur le chemin HQT-ON pour couvrir les engagements d'achat de type Tournustouc, la Régie constate que le Transporteur procède à un calcul des revenus actualisés sur 50 ans, desquels il soustrait, par la suite, le coût des engagements. Comme cet exercice produit un surplus en valeur actualisée, le Transporteur propose de retrancher les revenus des réservations sur l'interconnexion avec l'Ontario de l'année 2009, soit 28,9 M\$, et d'utiliser ces revenus aux fins de couvrir les engagements d'achat 2009 de type Tournustouc du Producteur.

[19] La justification économique et financière du projet relatif à l'interconnexion avec l'Ontario reposait, entre autres, sur une analyse de neutralité tarifaire⁸. Cette justification tenait compte de l'ensemble des revenus devant découler des réservations sur l'interconnexion et de l'ensemble des coûts d'investissement reliés au renforcement de la ligne Chénier-Outaouais ainsi qu'aux infrastructures connexes approuvées par décret.

[20] Par ailleurs, le montant de l'allocation maximale du Transporteur prévu aux Tarifs et conditions et utilisé dans le cadre des analyses de neutralité tarifaire est établi sur une période de 20 ans.

⁷ Dossier R-3497-2002.

⁸ Dossier R-3646-2007, pièce B-1, HQT-7, document 1 et décision D-2008-030, dossier R-3646-2007, page 18.

[21] La Régie est d'avis qu'il est nécessaire, pour la validation des engagements d'achat, de respecter les caractéristiques et finalités de chacun des dossiers, les dispositions des Tarifs et conditions et, le cas échéant, les exigences de la Régie dans ses décisions antérieures.

[22] La Régie conclut que les revenus découlant de l'interconnexion avec l'Ontario en 2009 servent à couvrir l'engagement pris dans le cadre de la réalisation de ce projet en particulier. Ces revenus ne peuvent, en conséquence, servir en même temps à la validation des engagements de type Toulnostouc.

[23] La Régie note, par ailleurs, que les revenus prévus en 2009 par le Transporteur pour les éventuelles conventions de service sur les chemins HQT-NE et HQT-MASS, chacune de 1 200 MW, sont utilisés par le Transporteur pour couvrir les engagements d'achat du Producteur pour les services de point à point et selon l'article 12A.2 i). La Régie considère qu'il serait acceptable d'associer tout ou partie des revenus découlant de ces conventions aux centrales ayant fait l'objet d'engagements d'achat de type Toulnostouc, dans la mesure où ils ne sont pas déjà associés à d'autres engagements.

[24] En conclusion, la Régie ne peut accepter, telle que présentée, la proposition du Transporteur quant au suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc. La Régie demande au Transporteur de présenter, lors du prochain dossier tarifaire, le suivi des engagements pour l'année 2009 selon le format présenté à l'annexe 1 de la présente décision.

[25] Par ailleurs, pour les années 2005 à 2008, la Régie demande également au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, un suivi des engagements des promoteurs sur la base du même format que celui présenté à l'annexe 1.

[26] La Régie pourra finaliser, dans le prochain dossier tarifaire, l'examen des règles devant s'appliquer à la validation des engagements d'achat et au traitement réglementaire des paiements compensatoires, le cas échéant. Une fois ces règles adoptées, la validation des engagements d'achat pourra être effectuée dans le cadre des rapports annuels déposés à la Régie.

2.1.2 SUIVI DES ENGAGEMENTS POUR LES SERVICES DE POINT À POINT ET SELON L'ARTICLE 12A.2 i)

[27] Le Transporteur présente une liste des conventions potentiellement visées par l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions, soit les demandes de service de 1 200 MW sur les chemins HQT-NE et HQT-MASS, ainsi que la réservation de 1 250 MW sur l'interconnexion avec l'Ontario.

[28] La Régie constate que le Transporteur a calculé les revenus actualisés des réservations sur le chemin HQT-ON sur une période de 50 ans et qu'il établit sur cette base le solde disponible pour des engagements futurs.

[29] Aux fins de la validation des engagements d'achat, le Transporteur doit satisfaire, entre autres, aux conditions émises dans les décisions D-2006-66 et D-2007-08 relativement à l'article 12A.2. La Régie définissait ainsi l'objectif de cet article :

« L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. »⁹

[30] La Régie note qu'aucune centrale raccordée selon l'article 12A.2 i) n'est encore en service. Il n'y a pas donc pas de validation à effectuer à ce titre pour l'année 2009. Toutefois, il y a lieu d'établir les règles applicables en l'espèce pour le suivi des engagements pour les services de point à point et selon l'article 12A.2 i) sur une base annuelle.

[31] Selon la Régie, le suivi des engagements pris dans le cadre de projets d'ajouts au réseau ne vise pas à refaire l'exercice de neutralité tarifaire effectué dans le cadre du dossier d'autorisation. Ce suivi vise plutôt à juger si les dispositions prévues aux Tarifs et conditions ainsi que les exigences précisées dans chaque décision sont respectées.

⁹ Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004 Phase 2, page 36 et décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, page 71.

[32] En ce qui a trait à la proposition du Transporteur, la Régie se questionne sur la pertinence d'actualiser les revenus de la convention sur le chemin HQT-ON sur 50 ans, ce qui constitue une période nettement supérieure à celle prise en compte dans le test de neutralité tarifaire, lequel est établi sur 20 ans. Il en est de même quant à la proposition du Transporteur d'utiliser le surplus de la valeur actualisée d'un projet à titre de revenus pouvant être associés à d'autres projets.

[33] Ces deux cas de figure ne sont pas prévus au texte des Tarifs et conditions et soulèvent des enjeux d'importance sur le plan tarifaire. Selon la Régie, il est donc nécessaire que de telles avenues fassent l'objet d'un examen dans le cadre d'un dossier tarifaire et soient approuvées par la Régie aux fins d'être codifiées, le cas échéant, dans les Tarifs et conditions.

[34] 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.

2.1.3 SUIVI DES ENGAGEMENTS SELON L'ARTICLE 12A.2 ii)

[35] Le Transporteur présente une validation, pour l'année 2007, de l'engagement d'achat pour la centrale Magpie signé en vertu de l'article 12A.2 ii) des Tarifs et conditions.

[36] La Régie est satisfaite de la validation présentée, cette dernière étant basée sur un test de production à la centrale. Cependant, les revenus pris en compte en vertu de l'article 12A.2 ii) ne peuvent servir à respecter d'autres engagements et devront, le cas échéant, être soustraits des revenus totaux pouvant être associés à ces derniers.

3. POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU

[37] Dans la présente section, la Régie juge approprié de rappeler le contexte et les préoccupations formulées par diverses formations dans des décisions antérieures. Par la suite, elle rappelle la preuve des participants et termine avec son opinion.

3.1 CONTEXTE

[38] La Régie a approuvé, depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur, diverses règles relatives au coût des ajouts au réseau réalisés afin de répondre aux besoins de la clientèle du Transporteur, ces ajouts étant inclus dans la base de tarification du Transporteur.

[39] Dans sa décision D-2002-95¹⁰, la Régie approuve la politique d'ajouts au réseau et demande au Transporteur de codifier cette politique en explicitant la méthode de calcul du montant maximum pouvant être intégré à la base de tarification. Par sa décision D-2003-12, émise dans le même dossier, la Régie approuve le premier texte des Tarifs et conditions. Ce texte inclut un appendice J décrivant la politique d'ajouts au réseau du Transporteur.

[40] Dans ses décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2007-34¹¹, la Régie approuve l'article 12A des Tarifs et conditions. Les nouvelles modalités ainsi ajoutées concernent les engagements requis des demandeurs de raccordement de centrales aux fins d'assurer la neutralité tarifaire des ajouts.

[41] Par ailleurs, la Régie a émis, dans quelques décisions récentes, un certain nombre de préoccupations liées à l'impact tarifaire des ajouts au réseau.

¹⁰ Dossier R-3401-98.

¹¹ Dossier R-3605-2006.

3.1.1 DOSSIER MATAPÉDIA

[42] Dans sa décision D-2007-141 relative à l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia, la Régie s'exprime de la façon suivante :

« En ce qui a trait à l'analyse de neutralité tarifaire du Projet, la Régie partage la position exprimée par l'expert de l'AIEQ. Pour le calcul des revenus additionnels à prendre en considération dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet, le paramètre utilisé doit être l'estimé de la variation des besoins du Distributeur à la pointe du réseau, soit le critère usuel servant à l'établissement du tarif, et non la puissance maximale à raccorder et à transporter sur le réseau. Cette puissance maximale de 990 MW est appliquée comme critère de conception du réseau, mais non comme critère d'établissement du tarif.

Selon la Régie, le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissements doit être cohérent avec le mode de calcul de l'impact tarifaire à long terme des investissements du Transporteur présenté dans les dossiers tarifaires ou dans les dossiers d'autorisations des investissements inférieurs au seuil de 25 M\$. Or, les prévisions de besoins utilisées dans ces autres dossiers réfèrent à la prévision des besoins du Distributeur lors de la pointe coïncidente du réseau.

Aux fins du calcul de l'impact tarifaire du Projet, l'augmentation des besoins du Distributeur devrait donc, en suivant cette logique, être en lien avec les données du plan d'approvisionnement du Distributeur et avec la garantie fournie par l'entente d'équilibrage convenue entre le Distributeur et le Producteur. La part des besoins satisfaits par l'intégration de la production éolienne découlant du premier appel d'offres devrait ainsi être fixée à 346 MW, soit 35 % des 990 MW de puissance maximale raccordée. Sur cette base et en considérant la contribution de 33,3 M\$ proposée pour le Distributeur, le Projet entraîne un impact à la hausse important sur les tarifs. Il s'agit en fait d'un impact à la hausse sur les tarifs payés par l'ensemble des usagers existants du réseau de transport qui atteindrait 1,3 % en 2012.

[...]

[...] Comme il s'agit d'un premier cas d'espèce pour le Distributeur depuis l'instauration du cadre réglementaire découlant de la décision D-2002-95, la Régie juge nécessaire de faire l'examen de toute proposition ou avenue susceptible d'assurer la neutralité tarifaire du projet à l'intérieur du cadre réglementaire

actuel, soit par voie de contribution financière plus élevée du client, d'engagement contractuel complémentaire ou autrement. À défaut, le Transporteur devra présenter une proposition quant au traitement de la déficience de revenus découlant du Projet, au besoin sous l'article 49, auquel cas la Régie avisera en conséquence.

La proposition du Transporteur devra permettre à la Régie de juger, au stade de l'autorisation préalable, dans quelle mesure les conditions nécessaires pour rencontrer le critère d'un actif prudemment acquis, telles qu'applicables dans le cas d'un projet d'investissement en croissance des besoins, sont réunies. »¹²

[43] Dans cette même décision, la Régie émet des préoccupations quant au mode d'établissement et de versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur ou HQD) proposé dans le cas de ce projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps et donc, plusieurs ententes de raccordement¹³.

[44] Dans sa lettre du 5 février 2008¹⁴, le Transporteur fait valoir que l'approche préconisée par la Régie dans sa décision D-2007-141 constitue un changement important par rapport à celle présentement applicable. Il soumet que le temps le plus approprié pour tenir un tel débat serait lors de sa prochaine demande tarifaire.

[45] Pour faire suite à la décision D-2008-052¹⁵ rendue dans le même dossier, la Régie, dans une correspondance du 30 avril 2008, réfère au présent dossier l'examen des propositions ou avenues susceptibles d'assurer la neutralité tarifaire du Projet.

3.1.2 DOSSIER TARIFAIRE 2008

[46] Dans sa décision D-2008-019¹⁶, la Régie demande au Transporteur de traiter de l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts requis pour la desserte de la charge locale. Elle mentionne :

¹² Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, page 25.

¹³ Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, pages 27 et 28.

¹⁴ Dossier R-3631-2007, pièce B-24.

¹⁵ Dossier R-3631-2007.

¹⁶ Dossier R-3640-2007.

« Enfin, la Régie s’interroge sur l’application des Tarifs et conditions dans le cas des ajouts aux postes sources et également des ajouts aux postes du réseau principal (735 kV) qui seraient dus à l’accroissement de la charge locale. Ses préoccupations portent, entre autres, sur les risques de dépassement de l’allocation maximale lorsque les ajouts font l’objet de plusieurs demandes d’autorisation séparées auprès de la Régie en vertu de l’article 73. Dans cette perspective, elle demande au Transporteur, dans le prochain dossier tarifaire, de traiter la problématique reliée à l’application de l’allocation maximale du Transporteur visant à assurer la neutralité tarifaire pour l’ensemble des ajouts requis à partir de l’approvisionnement (intégration de centrales) jusqu’au point de livraison. »¹⁷ [nos soulignés]

3.1.3 DOSSIER ÉLÉONORE

[47] Dans la décision D-2008-073 rendue dans le dossier relatif au projet de raccordement temporaire du camp d’exploration minière Éléonore¹⁸, la Régie se dit préoccupée par le fait que la clientèle du Transporteur, y incluant la clientèle autre que celle du Distributeur, puisse être amenée à supporter les risques propres à ce projet de raccordement.

[48] Elle conclut que cette problématique pourrait être considérée lors de l’examen des modifications à apporter au texte des Tarifs et conditions et à son appendice J, dans le cadre d’un dossier tarifaire.

[49] Par ailleurs, selon les modalités du texte des Tarifs et conditions¹⁹, des dispositions tarifaires particulières s’appliquent dans le cas où le client du Distributeur possède son propre poste abaisseur de tension.

[50] Dans sa décision, la Régie accepte le traitement proposé par le Transporteur concernant les ajustements apportés à l’allocation maximale du Transporteur dans le cas du projet sous étude. Elle note que les règles et les modalités applicables lorsque le client du Distributeur possède son propre poste abaisseur ne sont cependant pas définies dans le texte des Tarifs et conditions. Or, étant donné la nature de ces dispositions tarifaires particulières et leur impact tant pour le Distributeur que pour l’ensemble de la clientèle

¹⁷ *Ibid*, page 97.

¹⁸ Dossier R-3656-2008.

¹⁹ Appendice J, section C, premier paragraphe.

du Transporteur, la Régie juge opportun que celles-ci soient codifiées au texte des Tarifs et conditions.

[51] Elle demande au Transporteur de présenter et justifier le cadre conceptuel servant à établir l'ajustement de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas où le client du Distributeur est propriétaire du poste de raccordement et d'en définir les modalités d'application.

3.2 PREUVE DES PARTICIPANTS

3.2.1 IMPACT TARIFAIRE DES AJOUTS AU RÉSEAU

[52] Selon le Transporteur, l'impact tarifaire d'un ajout au réseau est évalué dans chacune des demandes qu'il soumet à la Régie concernant un raccordement de centrale, un ajout au réseau pour une demande de service de transport pour les services de point à point ou un ajout au réseau pour l'alimentation d'une charge locale.

[53] Le Transporteur mentionne que, lorsque l'on examine la neutralité tarifaire de la nouvelle production intégrée au réseau, il importe de distinguer les caractéristiques des services de transport de point à point, d'une part, et le service d'alimentation de la charge locale, d'autre part.

[54] Lorsqu'une nouvelle production est intégrée au réseau en vue d'utiliser les services de transport de point à point, la source de la production peut être rattachée directement aux livraisons effectuées à partir d'un point unique de réception et elle doit faire l'objet d'un des engagements prévus à l'article 12A. Le Transporteur applique alors l'allocation maximale à la source de production, sur la base de la puissance maximale prévue.

[55] Dans le cas de l'alimentation de la charge locale, le Distributeur doit alimenter une très grande diversité de charges ayant des caractéristiques de livraisons différentes, et ce, à partir d'un portefeuille de ressources ayant aussi des caractéristiques différentes. De plus, le Distributeur ne peut jamais identifier directement une ressource spécifique à l'alimentation d'une charge spécifique. Le Transporteur applique l'allocation maximale

aux ressources, sur la base de la puissance maximale à transporter, tel que prévu aux Tarifs et conditions.

[56] Selon le Transporteur, la démonstration a été faite, à plusieurs reprises, que l'application de l'allocation maximale permet de préserver la neutralité tarifaire et que les ajouts au réseau effectués n'ont pas pour effet de hausser le tarif de transport en vigueur. L'application de cette allocation maximale, multipliée par la nouvelle puissance maximale à transporter sur le réseau, permet d'assurer qu'aucune discrimination n'est faite en fonction de la source d'énergie, ni en fonction de la finalité de la production.

[57] L'approche préconisée vise à limiter le montant des investissements qui seront ajoutés à la base de tarification du Transporteur, en appliquant l'allocation maximale au service d'alimentation de la charge locale afin d'en limiter l'impact tarifaire.

3.2.2 AJOUTS AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DES ÉOLIENNES VISANT À ALIMENTER LA CHARGE LOCALE

[58] En ce qui a trait à la problématique soulevée par les ajouts au réseau pour l'intégration de la production éolienne visant à alimenter la charge locale, le Transporteur rappelle que la politique d'ajouts au réseau, prévue notamment à l'appendice J des Tarifs et conditions, ne fait pas de distinction selon la source de l'électricité produite. Le montant maximal assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau est égal à l'allocation maximale prévue aux Tarifs et conditions, multipliée par la nouvelle puissance maximale à transporter sur le réseau.

[59] De l'avis du Transporteur, même si l'entente d'intégration conclue entre le Distributeur et le Producteur, dans le cas du projet Matapédia, garantit une puissance de 346 MW, celle-ci n'a aucune signification relativement au coût des ajouts au réseau prévus. En effet, le Transporteur doit répondre à la demande du Distributeur d'intégrer au réseau la totalité de la production prévue de 990 MW, et ce, indépendamment de la source de production impliquée.

[60] Il ajoute que les ressources du Distributeur proviennent de centrales hydrauliques, de centrales thermiques, de parcs éoliens, de contrats d'approvisionnement, de programmes commerciaux, d'importations ou de partage de réserve auprès de réseaux voisins, ou de toute autre ressource.

[61] Certaines ressources du Distributeur, telle la centrale de TransCanada Énergie à Bécancour, ont un faible coût d'intégration au réseau. D'autres ont un coût d'intégration nul, comme le partage de réserve avec les réseaux voisins ou la charge interruptible. D'autres encore ont un coût d'intégration élevé, comme le projet d'intégration des parcs éoliens en Gaspésie. Toutefois, si l'on considère le coût d'intégration de l'ensemble des ressources servant à alimenter la charge locale, on peut constater que celui-ci n'excède pas l'allocation maximale prévue aux Tarifs et conditions.

[62] Le rapport d'expert du Transporteur intitulé *Transmission Rate Design for Hydro-Québec TransÉnergie* conclut qu'il ne doit pas y avoir de traitement particulier selon la source de production. Selon un tableau présentant le traitement des ajouts par diverses juridictions au Canada et aux États-Unis, le coût des ajouts est soit à la charge du producteur, soit compensé par des revenus résultant de la présence de cette nouvelle production.

[63] Le Transporteur mentionne, à cet égard, qu'il ne reçoit aucun revenu spécifique d'une ressource spécifique²⁰. Le traitement se fait globalement, pour l'ensemble des ressources, les revenus du Transporteur provenant du tarif de transport pour l'alimentation de la charge locale que verse annuellement le Distributeur.

[64] Le Transporteur conclut qu'il serait inéquitable pour le Distributeur et discriminatoire à l'égard d'une source de production donnée, notamment la filière éolienne, de modifier le critère actuel énoncé aux Tarifs et conditions pour le remplacer par un autre basé sur des données propres au client et qui ne correspond pas à la capacité d'intégration demandée au Transporteur.

[65] Dans le cas des parcs éoliens, comme pour toute autre ressource acquise par le Distributeur, le Transporteur propose d'appliquer l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau, tel que prévu aux Tarifs et conditions.

[66] S.É./AQLPA rappelle que, selon la section E de l'appendice J, dans le cas de tout ajout destiné à raccorder une ressource au réseau, la contribution maximale du Transporteur aux coûts de cet ajout sera multipliée par la capacité totale installée de cette ressource et du raccordement.

²⁰ Pièce B-9, HQT-13, document 1, page 99.

[67] À son avis, il ne serait pas logique de modifier la règle pour les seules ressources éoliennes, requises pour la charge locale, en raison de leur aléa d'indisponibilité partielle à l'heure annuelle de pointe, car aucune ressource ne peut garantir une disponibilité à 100 % en pointe.

[68] Ainsi, si l'on réduisait le montant de la contribution du Transporteur aux coûts des ajouts pour raccorder un parc éolien, une réduction devrait aussi être apportée au calcul de la contribution de ce dernier aux coûts des raccordements de toutes les autres ressources destinées à la charge locale. Un tel système deviendrait, en retour, incompatible avec la méthode employée pour calculer la contribution du Transporteur aux coûts des ajouts pour raccorder des ressources requises par les clients de point à point. En effet, ceux-ci auraient droit à ce que l'on considère 100 % de la capacité installée de leur ressource, vu qu'ils prendront des engagements de réservations d'une capacité de transport équivalente.

[69] S.É./AQLPA souligne que la puissance garantie de 35 % résulte de la combinaison de la production des parcs éoliens et de l'équilibrage fourni par HQP à partir de ses centrales hydroélectriques. On ne pourrait donc appliquer le facteur de 35 % que si les coûts considérés étaient non seulement les coûts de raccordement du parc éolien, mais aussi un *pro rata* des coûts de raccordement des centrales hydroélectriques d'HQP qui fournissent l'équilibrage.

[70] De plus, l'intervenant rappelle que le taux de 35 % n'est garanti que pendant la durée de l'entente d'équilibrage HQD-HQP, soit jusqu'au 8 février 2012. Ce taux de 35 % n'est donc pas garanti jusqu'à la fin de la durée de vie des investissements éoliens ni jusqu'à l'expiration de la période de 20 ans sur la base de laquelle la contribution est calculée à la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions. Rien n'empêcherait une future entente d'équilibrage HQD-HQP de garantir une puissance inférieure ou supérieure à 35 % à l'avenir.

[71] Selon S.É./AQLPA, le système ne peut rester logique que si la puissance prise en compte dans la méthode appliquée aux raccordements de ressources destinées à la charge locale est semblable à la puissance prise en compte dans la méthode appliquée aux raccordements de ressources destinées à des clients de point à point. Cela nécessite donc que cette puissance corresponde à 100 % de la capacité installée de la ressource et de son raccordement. Ceci équivaut à tenir compte de la somme des pointes non coïncidentes de l'ensemble de ces ressources.

[72] S.É./AQLPA recommande de maintenir la règle de la section E actuelle de l'appendice J des Tarifs et conditions, qui prévoit que le montant de la contribution maximale de TransÉnergie à un ajout au réseau doit être évalué en utilisant la « *nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau* ».

[73] Par ailleurs, en ce qui a trait à la préoccupation émise par la Régie dans sa décision D-2007-141 quant à la modalité relative au paiement final de la contribution du Distributeur, le Transporteur et le Distributeur ont convenu, dans une entente administrative, que le maximum applicable des coûts assumés par le Transporteur serait établi en fonction de l'allocation maximale en vigueur lorsque l'ensemble des travaux sera complété. Cette modalité n'entraîne pas, selon le Transporteur, de risques accrus pour le Distributeur qui est une entité réglementée qui assume, en définitive, une partie importante des revenus requis de transport.

[74] Le contexte est différent lorsque le Transporteur convient d'une entente de raccordement avec un producteur d'électricité. Ainsi, dans l'Entente-type de raccordement à laquelle réfèrent les Tarifs et conditions, le total des coûts assumés par le Transporteur ne peut excéder l'allocation maximale prévue aux Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement. Ceci est justifié puisqu'il en résulte une réduction du risque réglementaire et financier assumé par le producteur.

[75] Le Transporteur ne recommande donc aucun changement à la modalité relative au paiement final de la contribution du Distributeur.

3.2.3 APPLICATION DU MAXIMUM ANNUEL DES AJOUTS AU RÉSEAU POUR ALIMENTER LES CHARGES DU DISTRIBUTEUR

[76] En ce qui a trait à l'application de la contribution maximale dans le cas des ajouts au réseau requis pour le service d'alimentation de la charge locale, le Transporteur précise que tous les investissements requis sur son réseau pour l'accroissement de la charge locale ne sont pas uniquement effectués au niveau des postes-satellites.

[77] Afin de répondre aux préoccupations de la Régie à ce sujet, le Transporteur propose de modifier le dernier paragraphe de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions.

[78] En effet, certains des investissements du Transporteur peuvent être réalisés en amont des postes-satellites, soit au niveau d'un poste-source, ou même stratégique. Le Transporteur ajoute le coût de ces investissements à celui des modifications à effectuer aux postes-satellites, sans ajouter de MW additionnels, puisque ceux-ci sont déjà comptabilisés dans les MW à alimenter par les postes-satellites. Le Transporteur évite ainsi toute possibilité de double utilisation de la croissance de la charge locale.

[79] Par ailleurs, le Transporteur précise que les investissements en amont des postes-satellites n'incluent pas les investissements requis pour le raccordement d'une centrale²¹. Ce sujet est traité spécifiquement à la section B de l'appendice J des Tarifs et conditions, qui ne fait pas de distinction quant à la charge alimentée par la centrale à raccorder.

3.2.4 RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS

[80] Dans le présent dossier, en ce qui a trait à la problématique soulevée dans la décision D-2008-073, le Transporteur mentionne que le client, dans le cas de l'alimentation de la charge locale, est le Distributeur.

[81] Il mentionne, de plus, qu'il ne dispose d'aucun outil pour qualifier le niveau de risque pouvant être associé à l'un ou à l'autre des clients de la charge locale, avec lesquels il n'entretient d'ailleurs aucune relation commerciale²².

[82] Par ailleurs, compte tenu de la diversité des charges du Distributeur, dont la durée de vie est généralement supérieure à 20 ans, le Transporteur ne croit pas approprié de pénaliser le Distributeur dans les cas exceptionnels où l'une ou l'autre de ces charges aurait une durée de vie inférieure à 20 ans. Il estime que le risque associé à la durée de vie des charges du Distributeur est que celles-ci soient globalement supérieures à 20 ans.

²¹ Pièce B9, HQT-13, document 1, page 92.

²² Pièce B-9, HQT-13, document 1, pages 101 et 102.

[83] Enfin, pour ce qui est du cadre conceptuel servant à établir l'ajustement de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas où le client du Distributeur est propriétaire du poste de raccordement, le Transporteur évalue présentement, conjointement avec le Distributeur, la codification des modalités applicables au raccordement de ce type de client. Le Transporteur prévoit soumettre les résultats de ses travaux dans son dossier tarifaire 2010²³.

3.3 OPINION DE LA RÉGIE

[84] Tenant compte de la preuve au dossier et des préoccupations qu'elle a émises dans ses décisions relatives à plusieurs projets d'investissements, la Régie regroupe ses conclusions selon les cinq problématiques suivantes :

- Problématique 1 : Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale;
- Problématique 2 : Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps;
- Problématique 3 : Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau;
- Problématique 4 : Risques particuliers de certains projets;
- Problématique 5 : Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur.

3.3.1 PROBLÉMATIQUE 1 : AJOUTS AU RÉSEAU POUR LE RACCORDEMENT DE CENTRALES VISANT À ALIMENTER LA CHARGE LOCALE

[85] Pour ce qui est du dossier Matapédia²⁴, la Régie retient l'argument du Transporteur selon lequel il doit réaliser les investissements nécessaires pour intégrer la totalité de la production de 990 MW prévue dans ce dossier.

²³ Pièce B-9, HQT-13, document 1, pages 100 et 101.

²⁴ Dossier R-3631-2007.

[86] Cependant, l'analyse de l'impact tarifaire exige d'établir, en plus des coûts d'intégration, les revenus additionnels qui découleront, de façon vraisemblable, de l'ajout. L'ajout sera neutre sur le plan tarifaire si les nouveaux revenus, incluant, le cas échéant, une contribution du client, sont suffisants pour couvrir les coûts d'intégration.

[87] Or, en pratique, les revenus additionnels d'un projet ne correspondent pas nécessairement au montant de l'allocation maximale multiplié par la nouvelle puissance maximale à transporter sur le réseau. Selon la Régie, l'analyse doit pouvoir s'appuyer sur des projections de revenus vraisemblables, qui tiennent compte des caractéristiques du projet et de la structure des tarifs en vigueur.

[88] Bien que le Transporteur ne reçoive aucun montant spécifique de la part du Distributeur pour un projet donné, la Régie considère qu'il est possible d'évaluer, sur une base d'isolement, l'effet de ce projet sur l'accroissement anticipé des besoins de transport qui seront, par la suite, pris en compte pour établir le tarif et les revenus du Transporteur.

[89] Quelle que soit la nature de la production raccordée, une validation du caractère vraisemblable des revenus anticipés est requise. Or, dans le cas du dossier Matapédia, l'accroissement des besoins pour l'alimentation de la charge locale pouvant être associé à ces raccordements de centrales et l'accroissement de la puissance maximale à transporter sur le réseau découlant du projet ne concordent aucunement.

[90] La Régie note la réponse du témoin de S.É./AQLPA en audience quant à l'effet à la hausse sur les coûts unitaires de transport qui ne manquerait pas de se produire, si le Transporteur ne devait intégrer, dans le futur, que des projets présentant les mêmes caractéristiques que les projets de raccordement éoliens²⁵. Or, si les coûts unitaires de transport sont à la hausse, le tarif de transport le sera nécessairement aussi.

[91] Faire abstraction de cette réalité aurait pour effet de s'écarter de façon non justifiée du principe de neutralité tarifaire devant s'appliquer à tout ajout au réseau. Selon la Régie, le meilleur moyen d'assurer l'absence de discrimination entre les catégories d'utilisateurs ou entre les diverses sources de production demeure l'application rigoureuse et uniforme du test de neutralité tarifaire.

²⁵ Pièce A-25-5, pages 78 et 79.

[92] Dans le cas du projet Matapédia, la Régie est d'avis que la mesure la plus objective de l'accroissement des revenus futurs du Transporteur en provenance du Distributeur est celle reposant sur l'accroissement des besoins en pointe pour l'alimentation de la charge locale, tel que reflété dans les plans d'approvisionnement du Distributeur. Pour le projet Matapédia, les revenus anticipés doivent donc tenir compte implicitement de l'entente d'intégration de la production éolienne convenue entre le Distributeur et le Producteur. La projection des revenus additionnels découlant de ce projet est ainsi appuyée sur des données de même nature que celles utilisées pour établir le tarif de transport dans un dossier tarifaire, ce qui assure un traitement équitable du Distributeur.

[93] Enfin, la Régie ne retient pas l'argument de S.É./AQLPA selon lequel la règle applicable dans le cas de projets éoliens ne serait pas la même selon que ces projets soient requis pour l'alimentation de la charge locale ou qu'ils soient réalisés dans le cadre d'engagements de service de point à point. Dans les deux cas, la condition nécessaire est la même, soit la présence de revenus additionnels suffisants pour assurer la neutralité tarifaire. Dans le cas de l'alimentation de la charge locale par le Distributeur, l'utilisation de données cohérentes avec l'augmentation de la charge joue ce rôle. Dans le cas des projets réalisés dans le cadre des services de point à point, les revenus additionnels peuvent résulter de réservations de long terme suffisantes pour assurer la neutralité tarifaire ou d'un engagement d'achat de service de transport ferme ou non ferme de point à point de type « *take or pay* », ou encore d'un remboursement correspondant à la valeur actualisée de la totalité des coûts encourus par le Transporteur. Qu'il s'agisse d'un projet d'intégration éolienne du Distributeur ou d'un projet similaire d'un promoteur dans le cadre du service de point à point, les revenus additionnels escomptés par le Transporteur doivent couvrir les coûts encourus.

[94] Dans sa correspondance du 5 février 2008²⁶, le Transporteur mentionnait que l'approche qu'il avait adoptée dans le dossier R-3631-2007 lui apparaissait absolument conforme aux dispositions de ses Tarifs et conditions et que, pour convenir autrement, ceux-ci devaient être modifiés en conséquence.

²⁶ Dossier R-3631-2007, pièce B-24.

[95] Considérant que l'objectif de neutralité tarifaire a été retenu dès la décision D-2002-95 comme fondement de la politique des ajouts au réseau, la Régie conclut que le texte des Tarifs et conditions doit être clarifié et amendé afin de refléter les orientations retenues dans la présente section. **Elle demande donc au Transporteur de déposer, pour approbation, une version modifiée du texte de l'appendice J des Tarifs et conditions dans les 30 jours de la présente décision.**

[96] **La Régie demande également au Transporteur de déposer, dans les 30 jours de la présente décision, le calcul de la contribution du Distributeur dans le cadre du projet Matapédia, conformément aux conclusions émises dans la présente section, permettant ainsi de compléter, quant au fond, l'examen de la question de la neutralité tarifaire du projet laissée en suspens dans les décisions D-2007-141 et D-2008-052.**

3.3.2 PROBLÉMATIQUE 2 : MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR DANS LE CAS D'UN PROJET COMPORTANT PLUSIEURS DATES DE MISE EN SERVICE ÉCHELONNÉES DANS LE TEMPS

[97] La Régie a soulevé, dans la décision D-2007-141, la problématique relatives aux modalités de la détermination du montant final de la contribution du Distributeur :

« Dans le présent dossier, le Transporteur propose d'établir, par entente administrative, le montant final de la contribution du Distributeur selon les modalités des Tarifs et conditions en vigueur après la mise en service du projet en 2012. Le paiement de la contribution du Distributeur serait effectué en janvier 2013.

Selon les termes de l'entente type de raccordement à laquelle réfère le texte des Tarifs et conditions, le maximum que peut assumer le Transporteur est normalement établi en fonction du montant prévu aux Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement. Or, comme le Projet comporte plusieurs mises en service échelonnées dans le temps et donc plusieurs ententes de raccordement, cela pose un problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification. »²⁷

²⁷ Décision D-2007-141, dossier R-3631-2007, pages 27 et 28.

[98] Dans cette même décision, la Régie avait jugé la modalité proposée par le Transporteur acceptable, en émettant cependant certaines réserves :

« Dans la mesure où la contribution totale requise du Distributeur est peu élevée et que les montants exacts servant à établir cette contribution ne seront connus qu'à la fin du Projet, la proposition du Transporteur peut être jugée acceptable. Par contre, si cette contribution devait s'avérer plus élevée, par exemple à la suite de la demande de la Régie de présenter une nouvelle proposition de financement du Projet, le mode d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur devra faire l'objet d'un examen plus détaillé. »²⁸

[99] En regard des conclusions de la section 3.3.1 et de leur impact sur le montant de la contribution du Distributeur, la Régie est d'avis que les modalités proposées par le Transporteur, quant au mode d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cadre de ce Projet, doivent être réexaminées.

[100] En vertu de l'article 12A des Tarifs et conditions, à la suite de toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site internet du Transporteur est requise. Cette Entente-type prévoit que l'allocation maximale applicable est celle qui est en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement.

[101] Or, la modalité convenue dans l'entente administrative entre le Transporteur et le Distributeur s'écarte, de façon significative, de celle prévue dans l'Entente-type quant à la date d'application de l'allocation maximale du Transporteur, sans qu'une justification suffisante n'ait été apportée. Selon la Régie, le fait que le Distributeur soit une entité réglementée ou qu'il soit en mesure de supporter des risques réglementaires et financiers plus élevés que ne le ferait un client du service de point à point ne justifie pas, à lui seul, un traitement différent pour le Distributeur. Entre autres, le Transporteur n'a pas démontré que la modalité proposée était neutre sur le plan tarifaire pour les autres clients du Transporteur.

²⁸ *Ibid*, page 28.

[102] Selon la Régie, la modalité convenue par entente administrative entre le Transporteur et le Distributeur soulève également une question de fond quant au degré de discrétion appartenant au Transporteur dans la conclusion des ententes de raccordement. Pour être applicable, une telle avenue devrait faire l'objet, au préalable, d'un examen dans le cadre d'un dossier tarifaire et être codifiée au texte des Tarifs et conditions.

[103] Dans les circonstances, la Régie ne peut accepter les modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur prévues à l'entente administrative entre le Transporteur et le Distributeur.

[104] La Régie demande donc au Transporteur d'appliquer au projet Matapédia les modalités prévues aux Tarifs et conditions et à l'Entente-type de raccordement. Ainsi, le montant de la contribution du Distributeur devra être établi en fonction de l'allocation maximale du Transporteur en vigueur au moment de la signature de chacune des ententes de raccordement. Le versement de cette contribution devra, quant à lui, être effectué en conformité aux dispositions prévues aux Tarifs et conditions et à l'Entente-type, plutôt que globalement à la fin du projet seulement.

[105] La Régie demande au Transporteur de présenter, dans les 30 jours de la présente décision, le calcul de la contribution du Distributeur applicable pour chacune des années, selon les modalités retenues dans les sections 3.3.1 et 3.3.2.

3.3.3 PROBLÉMATIQUE 3 : APPLICATION DE L'ALLOCATION MAXIMALE DU TRANSPORTEUR DANS LE CAS DES AJOUTS AU RÉSEAU

[106] Dans sa décision D-2009-015, la Régie a approuvé la modification de texte proposée par le Transporteur au dernier paragraphe de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions concernant le traitement du coût des postes-sources. Toutefois, la Régie est d'avis que cette modification ne répond que partiellement à la préoccupation exprimée dans sa décision D-2008-019.

[107] La Régie considère que l'application de l'allocation maximale du Transporteur pour le raccordement des centrales requises pour les besoins de la charge locale en vertu de la section B de l'appendice J et l'application de cette même allocation pour les ajouts au réseau requis en vertu de la section C de l'appendice J pour se rendre jusqu'au point

de livraison de l'électricité, soulève un questionnement de fond quant au respect de l'objectif de neutralité tarifaire.

[108] De même, l'application de l'allocation maximale pour le raccordement des centrales en vertu de la section B de l'appendice J dans le cas du service de point à point, d'une part, et l'application de cette même allocation dans le cas des ajouts d'interconnexion en vertu de la section D de l'appendice J, d'autre part, soulève un questionnement similaire.

[109] Selon la Régie, il est nécessaire, aux fins de cet examen, de prendre en considération le fait que les tarifs actuels ainsi que le montant de l'allocation maximale du Transporteur sont établis en considérant le coût de l'ensemble du réseau de transport, incluant les équipements à partir de la basse tension du poste de départ des centrales jusqu'à la basse tension des postes satellites, avec quelques cas particuliers pour les charges importantes raccordées directement à la haute tension, ou jusqu'au point de sortie des interconnexions. Le test de neutralité tarifaire doit donc être effectué en prenant en compte ces caractéristiques.

[110] Par ailleurs, cet exercice doit aussi tenir compte des modalités relatives à l'examen des demandes d'autorisation des projets d'investissement soumises à la Régie. En particulier, les projets de raccordement de centrales, d'une part, et ceux d'intégration de charge ou d'interconnexions, d'autre part, font généralement l'objet de projets distincts et, en conséquence, d'un examen distinct par la Régie. Il en résulte une application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau.

[111] Afin de remédier à cette situation, plusieurs options peuvent être envisagées, dont :

- L'application de l'allocation maximale uniquement lors du raccordement de centrales;
- L'application de l'allocation maximale uniquement lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion;
- L'application d'un pourcentage de l'allocation maximale lors du raccordement de centrales et d'un pourcentage lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion. Par exemple, la proportion pourrait être 50 % dans chaque cas ou alors être déterminée selon une clef de répartition à définir.

[112] La Régie conclut qu'il est nécessaire de réexaminer les modalités de l'appendice J des Tarifs et conditions afin de s'assurer que l'objectif recherché soit atteint, c'est-à-dire que les divers ajouts au réseau pour les besoins de la charge locale et ceux du service de point à point n'aient pas d'impact à la hausse sur les tarifs du Transporteur.

3.3.4 PROBLÉMATIQUE 4 : RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS

[113] La Régie n'est pas convaincue de la suffisance des modalités existantes prévues à l'appendice J des Tarifs et conditions aux fins de la prise en compte des risques particuliers que peut entraîner le raccordement de certains clients du Distributeur par le Transporteur.

[114] Bien que le Distributeur soit le client du Transporteur, il apparaît inéquitable que l'ensemble de la clientèle du Transporteur soit appelé à assumer les coûts éventuels reliés à un investissement comportant un haut degré de risque qui ne viserait que la desserte d'un client particulier du Distributeur.

[115] L'analyse des risques fait partie intégrante de tout examen de la faisabilité économique d'un projet et la clientèle du Transporteur ne devrait y être exposée que dans la mesure où des mesures raisonnables de protection et de prudence ont, au préalable, été prises par ce dernier.

[116] Dans le cadre du réexamen des dispositions de l'appendice J des Tarifs et conditions prévu à la section 3.3.3 de la présente décision, il apparaît opportun de pousser plus à fond la réflexion sur cette question.

3.3.5 PROBLÉMATIQUE 5 : CRÉDITS APPLICABLES LORSQUE LE CLIENT DÉTIENT SON PROPRE POSTE ABAISSEUR

[117] **La Régie prend acte du fait que le Transporteur évalue présentement, conjointement avec le Distributeur, la codification des modalités applicables au raccordement des clients du Distributeur qui possèdent leur propre poste de transformation et qu'il prévoit soumettre les résultats de ses travaux dans son dossier tarifaire 2010²⁹.**

3.3.6 CONCLUSION GÉNÉRALE

[118] Selon la Régie, le cadre réglementaire en vigueur contient la prémisse essentielle pour une application équitable à tous les clients de la politique des ajouts au réseau, soit l'exigence prévue à la section A de l'appendice J que les ajouts au réseau soient jugés, dans un dossier tarifaire, prudemment acquis et utiles afin d'être intégrés à la base de tarification. Par l'application de cette exigence, la Régie s'assure qu'il y a absence de discrimination induite entre les catégories de clients ou entre les divers types de projets.

[119] Le traitement des ajouts au réseau constitue l'une des pierres angulaires du cadre réglementaire applicable au Transporteur. Les difficultés ou problématiques identifiées par la Régie dans ses récentes décisions et traitées au présent dossier réfèrent essentiellement aux modalités d'application du test de neutralité tarifaire dans certains cas particuliers.

[120] Or, l'examen de la preuve déposée par le Transporteur et par les intervenants concernant les problématiques soulevées par la Régie dans ses décisions antérieures ne permet pas de conclure que le texte actuel de l'appendice J des Tarifs et conditions est adéquat ou suffisant pour assurer que les ajouts au réseau de transport n'ont pas d'impact négatif sur les tarifs du Transporteur.

[121] La Régie constate également que les informations disponibles au présent dossier ne lui permettent pas d'adopter un nouvel ensemble de règles pour corriger la situation.

²⁹ Pièce B-9, HQT-13, document 1, pages 100 et 101.

[122] **La Régie conclut donc que des améliorations et raffinements doivent être apportés à la politique des ajouts au réseau en tenant compte des conclusions et orientations émises dans la présente décision, aux sections 3.3.3, 3.3.4 et 3.3.5. Elle est d'avis que cet examen, de type générique, pourra comprendre, au besoin, une revue de l'ensemble des dispositions de l'appendice J des Tarifs et conditions afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs recherchés.**

[123] **Les modalités procédurales de cet examen seront définies ultérieurement par la Régie.**

[124] **CONSIDÉRANT** la *Loi sur la Régie de l'énergie*³⁰;

La Régie de l'énergie :

DEMANDE au Transporteur de présenter, lors du prochain dossier tarifaire, le suivi des engagements d'achat selon le format présenté à l'annexe 1 et selon les conclusions de la Régie émises à la section 2 de la présente décision;

DEMANDE au Transporteur de déposer, pour approbation, une version modifiée du texte de l'appendice J des Tarifs et conditions, dans les 30 jours de la présente décision, selon les exigences de la section 3.3.1;

DEMANDE au Transporteur de déposer, dans les 30 jours de la présente décision, le calcul de la contribution du Distributeur dans le cadre du projet Matapédia, conformément aux conclusions émises dans la section 3.3.1, permettant ainsi de compléter, quant au fond, l'examen de la question de la neutralité tarifaire du projet laissée en suspens dans les décisions D-2007-141 et D-2008-052;

DEMANDE au Transporteur de présenter, dans les 30 jours de la présente décision, le calcul de la contribution du Distributeur applicable pour chacune des années, dans le cadre du projet Matapédia, selon les modalités retenues dans les sections 3.3.1 et 3.3.2;

³⁰ L.R.Q., c. R-6.01.

CONCLUT qu'un examen de l'appendice J est nécessaire aux fins de répondre aux préoccupations émises aux sections 3.3.3 à 3.3.5 selon des modalités procédurales à être définies par la Régie;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à chacune des demandes, prescriptions et conditions énoncées dans la présente décision, selon les délais fixés.

Richard Carrier
Régisseur

Lucie Gervais
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M^e Denis Falardeau;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M^e Sébastien Leblond;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Pierre Legault;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.

ANNEXE 1

Annexe 1 (2 pages)	
R. C.	_____
L. G.	_____
J.F. V.	_____

PRÉSENTATION D'UN SUIVI ANNUEL
DES ENGAGEMENTS D'ACHAT DE TYPE TOULNUSTOUC

Pour chacun des propriétaires de centrales ayant fait l'objet d'un engagement d'achat, présenter les éléments suivants :

A. REVENUS

- Liste des revenus de point à point considérés (court terme, long terme, etc.) par promoteur ou client.
Cette liste doit présenter les revenus associés à chacune des conventions de point à point considérées;
- Établir et soustraire, lorsqu'applicable, la base minimale des revenus qui auraient été possibles sans le raccordement de la centrale Toulnostouc;
- Établir et soustraire, le cas échéant, les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 i);
- Établir et soustraire les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 ii);
- Établir et soustraire, lorsqu'applicable, les revenus associés à des engagements pris par les clients en vertu de la section D de l'appendice J.

Sous-total A- Revenus disponibles pour validation des engagements de type Toulnostouc.

B. ENGAGEMENTS DE TYPE TOULNUSTOUC

- Liste de tous les engagements d'achats de type Toulnostouc et valeur annuelle de chacun.

Sous-total B - Engagements annuels de type Toulnostouc à respecter.

C. SURPLUS OU DÉFICIENCE (C = A - B)

- Établir le surplus ou la déficience de revenus admissibles par rapport aux engagements de type Toulnostouc.