

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-084**R-3715-2009****30 juin 2010**

PRÉSENT :

Michel Hardy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité. Projet du Transporteur d'ajouts et de modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE

Intervenants :

- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

1. DEMANDE

[1] Le 14 décembre 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose une demande à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31(5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*² (le Règlement), afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (le Projet).

[2] Le 8 janvier 2010, la Régie diffuse un avis sur son site internet, dans lequel elle indique qu'elle entend traiter cette demande sur dossier. Elle invite les personnes intéressées à participer à son étude à soumettre une demande de statut d'intervenant.

[3] Le 22 janvier 2010, la Régie reçoit des demandes d'intervention de deux intéressés, soit EBMI et le RNCREQ et le 5 février 2010, NLH dépose à la Régie une demande d'intervention tardive. À la suite des commentaires du Transporteur et des répliques des intéressés, la Régie rend la décision D-2010-24 par laquelle elle accorde le statut d'intervenant aux trois intéressés et accueille la demande de traitement confidentiel des annexes 2, 3 et 4 de la pièce B-1, HQT-1, document 1 du Transporteur.

[4] Le 18 mars 2010, la Régie est saisie d'une demande de report de l'audition du Projet par NLH. Cette dernière lui demande de reporter l'examen du présent dossier jusqu'à ce que les décisions quant aux dossiers de ses plaintes³ contre le Transporteur soient rendues.

[5] Le même jour, la Régie ainsi que le RNCREQ et EBMI soumettent leur demande de renseignements au Transporteur.

[6] Le 25 mars 2010, le Transporteur dépose ses commentaires relativement à la demande de report de NLH et demande que la Régie l'autorise à retenir ses réponses aux demandes de renseignements, demande acceptée par la Régie.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165 (no 36, 5/09/01).

³ Dossiers P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[7] À la suite de la réplique de NLH, la Régie rend, le 6 avril 2010, la décision D-2010-036 par laquelle elle refuse de reporter le présent dossier et établit un nouveau calendrier.

[8] Le 15 avril 2010, NLH transmet sa demande de renseignements au Transporteur et celui-ci dépose ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des intervenants le 21 avril 2010.

[9] Le 28 avril 2010, EBMI demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de compléter ses réponses à sa demande de renseignements, de consentir à une deuxième ronde de demandes de renseignements et de proroger le délai pour le dépôt des commentaires des intervenants. Cette demande est appuyée par le RNCREQ le 3 mai 2010.

[10] Le 10 mai 2010, la Régie rend la décision D-2010-051 par laquelle elle rejette la demande de EBMI d'ordonner au Transporteur de répondre ou de compléter les réponses fournies à sa demande de renseignements, de procéder à une deuxième ronde de demandes de renseignements, mais elle accueille la demande de prolonger le délai pour le dépôt des commentaires qu'elle fixe au 17 mai 2010, suivi de la réplique du Transporteur au plus tard le 31 mai 2010.

[11] Le 17 mai 2010, NLH et le RNCREQ déposent leurs observations. EBMI fait valoir qu'elle a pris connaissance de la décision D-2010-051 et qu'elle considère l'ensemble de ses droits et recours eu égard à cette décision. Elle mentionne qu'elle n'est pas en mesure de fournir ses observations à cette date, mais elle émet certains commentaires sur le cadre d'examen de la demande d'investissement.

[12] Le 31 mai 2010, le Transporteur réplique aux observations et commentaires. Le dossier est alors pris en délibéré.

[13] Le 11 juin 2010, NLH dépose à la Régie une décision⁴ (la décision *Portland*) de la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC) rendue le 4 juin 2010. Le Transporteur s'objecte à ce dépôt le 16 juin 2010.

[14] Le 17 juin 2010, NLH répond à l'objection du Transporteur.

⁴ *In re Portland General Electric Company*, Order Approving Stipulation and Consent Agreement, 131 FERC, Docket No. IN10-2-000.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[15] Aux 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 et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité, ainsi que pour étendre ou modifier son réseau de transport d'électricité.

[16] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prévoit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁵.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[17] Le Projet a trait au service de transport ferme de point à point de long terme de 2 400 MW plus pertes de transport, requis par le client Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur). Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS, constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre, reliés par une ligne à courant continu de 450 kV.

[18] Plus précisément, le Projet a trait au service de transport découlant des demandes de réservation sur l'interconnexion HQT-MASS (demande n° 102) et sur l'interconnexion HQT-NE (demande n° 103). Ces demandes de réservation ont été effectuées par l'entremise du système d'information et de réservation des capacités de transport (OASIS). Le Transporteur a complété l'étude d'impact en mai 2008. Le service de transport est requis de 2009 à 2044, soit sur une période de 35 ans.

⁵ Articles 1, 2 et 3 du Règlement.

[19] Le Transporteur, pour se conformer au texte des *Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec*⁶ (Tarifs et conditions), doit étendre ou améliorer son réseau de transport si les demandes de services de transport ferme de point à point de long terme, qui ont une priorité d'accès au réseau égale à celle des ressources pour alimenter la charge locale ainsi qu'à celle des ressources du client du réseau intégré pour alimenter ces charges, excèdent la capacité du réseau.

[20] Selon le Transporteur, il doit s'assurer que toutes les ressources disponibles soient transportables en tout temps afin de satisfaire les besoins globaux de sa clientèle. S'il ne réalise pas le Projet, le réseau de transport ne peut pas fournir le service de transport ferme de point à point de long terme demandé, sans que la fiabilité des autres services (service de transport pour l'alimentation de la charge locale, service de transport en réseau intégré et autres clients des services de transport fermes) ne soit compromise ou réduite.

[21] Le Transporteur indique que le Projet, dont le coût total s'élève à 120,2 M\$, s'inscrit dans la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle ». Les mises en service du Projet s'échelonnent de 2011 à 2014.

[22] Le Producteur et le Transporteur ont conclu le 31 mars 2009 deux conventions de service accéléré de transport ferme de point à point de long terme d'une durée de 35 ans, pour des livraisons de 1 200 MW vers l'état de New York via l'interconnexion HQT-MASS et de 1 200 MW vers la Nouvelle-Angleterre via l'interconnexion HQT-NE (les Conventions), à compter du 1^{er} juillet 2009.

[23] Le Projet soumis à la Régie constitue, selon le Transporteur, la solution la moins coûteuse permettant d'assurer le service de transport requis en tout temps, tout en tenant compte des étapes de développement du réseau de transport.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[24] Le Projet soumis à la Régie consiste à réaliser les travaux suivants :

⁶ Approuvés par la Régie de l'énergie conformément à la décision D-2009-015, dossier R-3669-2008, et révisés le 11 mars 2009.

- ajout de branches inductives aux compensateurs statiques du poste Chénier prévu pour 2011 et 2012;
- ajout d'un compensateur statique au poste Boût-de-l'Île; la mise en service est prévue pour 2013;
- augmentation en courant de la capacité de la compensation série au poste Bergeronnes et modifications des protections des bancs de compensation série au sud du poste Arnaud; la mise en service est prévue pour 2014.

[25] L'ajout de branches inductives aux compensateurs statiques du poste Chénier améliore le comportement dynamique du réseau et réduit les restrictions qui s'appliquent en tenant compte du service requis en augmentant la plage réactive ainsi que la puissance réactive disponible. L'ajout d'un compensateur statique au poste Bout-de-l'Île permet notamment de respecter le critère relatif à la sensibilité de la tension lors de montées ou de baisses de charge. L'augmentation du courant nominal de la compensation série au poste Bergeronnes assure que toutes les ressources disponibles peuvent être acheminées pour alimenter les clients de la charge locale et les clients de point à point.

SOLUTIONS ENVISAGÉES

[26] Deux solutions ont été identifiées permettant de satisfaire aux différents critères de conception du réseau de transport, soit :

- solution 1 : ajout de compensateurs statiques et modifications de bancs de compensation série;
- solution 2 : nouveaux bancs de compensation série.

[27] L'analyse de ces solutions a été faite selon les hypothèses suivantes :

- les ressources nécessaires, hydrauliques, éoliennes ou thermiques, sont disponibles;
- les projets hydroélectriques et les projets éoliens du premier appel d'offres d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) qui seront mis en service de 2011 à 2020 sont aussi pris en compte;
- les analyses du Transporteur pour la réalisation de l'étude d'impact ont été effectuées à partir du réseau de base prévu pour 2009, incluant l'ajout des

équipements nécessaires au développement du réseau de transport pour l'intégration de projets couvrant l'horizon 2009 à 2020;

- les ajouts et les modifications des équipements de transport débutent en 2012, aucun équipement ne pouvant être mis en service avant cette date;
- une autre date cible retenue pour l'analyse des solutions est 2014 puisque l'année 2014 marque l'intégration de plusieurs projets de production dont les demandes ont été faites antérieurement au service de transport visé par le Projet.

[28] De cet exercice le Transporteur a retenu la solution 1 comme la plus avantageuse. Il l'a par la suite optimisée en coordonnant sa réalisation, d'une part, à des projets en cours ou planifiés et, d'autre part, en tenant compte du critère sur la sensibilité de la tension adopté après la réalisation de l'étude d'impact.

[29] Le tableau suivant résume les résultats des comparaisons économiques entre ces trois solutions.

Tableau 1
Comparaison économique des solutions (k\$ actualisés 2009)

Coûts	Solution 2	Solution 1	Solution 1 optimisée
Investissements	145 681	136 546	92 467
Valeurs résiduelles	(1 940)	(1 812)	(1 843)
Pertes électriques	0	2 868	9 587
Taxes	8 854	8 311	5 607
Coûts globaux actualisés	152 595	145 913	105 818

[30] La solution 1 optimisée est retenue par le Transporteur. Selon lui, cette solution respecte les principes de base d'une planification intégrée qui prend en compte un ensemble d'aspects permettant de planifier de façon optimale des solutions combinées et lui permet aussi de respecter ses engagements envers son client de façon efficiente, dans le respect des critères de conception et d'exploitation du réseau de transport, tout en assurant sa fiabilité dans le respect des normes en vigueur.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[31] Le Transporteur justifie le Projet en soulignant que les objectifs de celui-ci consistent à offrir le service de transport requis. Le Transporteur est d'avis que le Projet s'avère la solution optimale permettant au réseau de transport principal de disposer des équipements requis afin d'atteindre ces objectifs.

[32] De plus, le Transporteur considère que le Projet est réalisable, tant du point de vue technique que du point de vue de l'échéancier. Les avant-projets qu'il a réalisés à ce jour ont permis de confirmer la faisabilité du Projet et de préciser les contraintes inhérentes à ce dernier.

[33] Le Transporteur rappelle qu'il a l'obligation, en vertu des Tarifs et conditions, de maintenir un service de transport qui répond aux besoins des clients, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport et de sa mission de base.

[34] Enfin, le Transporteur mentionne que la solution retenue est celle dont les coûts sont les plus bas parmi les solutions envisagées.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[35] Le coût total des divers travaux associés au Projet, résumés au tableau suivant, s'élève à 120,2 M\$. Aucun élément d'actif de télécommunication n'y est relié.

Tableau 2
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Volet Postes et Automatismes			Total Postes
	Poste Chénier - branches inductives	Poste Bout-de- l'île - compensateur statique	Poste Bergeronnes - mise à niveau compensation série (*)	
Coûts de l'avant-projet				
Analyse en avant-projet	87,3	658,6	122,3	868,2
Autres coûts directs	1,6	8,1	1,6	11,3
Frais financiers	2,3	20,9	18,1	41,3
Sous-total	91,2	687,6	142,0	920,8
Coûts du projet				
Ingénierie interne	149,4	1629,2	207,6	1986,2
Ingénierie externe	51,1	662,1		713,2
Client	589,4	3328,0	707,4	4624,8
Approvisionnement	204,0	3580,5	7848,0	11632,5
Construction	76,1	9867,7	1440,9	11384,7
Clé en main	10044,9	47793,4		57838,3
Gérance interne	406,4	4106,2	1115,5	5628,1
Gérance externe	124,2	1266,2		1390,4
Provision	2739,0	8023,1	2039,1	12801,2
Autres coûts	319,4	2351,0	447,3	3117,7
Frais financiers	1035,5	6362,0	723,5	8121,0
Sous-total	15739,4	88969,4	14529,3	119238,1
TOTAL	15830,6	89657,0	14671,3	120158,9

* estimation paramétrique

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, page 23.

[36] Le Transporteur souligne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par son Conseil d'administration, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

3.5 IMPACT TARIFAIRE

[37] Les mises en service sont prévues en décembre 2011, mai 2012, décembre 2013 et septembre 2014.

[38] L'impact sur les revenus requis à la suite des mises en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics, aux frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que les besoins de transport de 2 527 MW (soit 2 400 MW plus pertes de transport).

[39] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 40 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils correspondent à la durée de vie utile estimée des immobilisations du Projet.

[40] Une analyse de sensibilité est également présentée selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif.

[41] Pour l'ensemble de ces périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

3.6 AUTRES AUTORISATIONS REQUISES

[42] Le Transporteur indique dans sa demande d'autorisation qu'un certificat d'autorisation sera requis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*⁷ pour la réalisation de certains travaux et qu'au soutien d'une demande de certificat d'autorisation auprès du MDDEP, un certificat attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal est requis de la municipalité locale sur le territoire de laquelle se situe le projet en vertu du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*⁸.

[43] Aucune autorisation fédérale n'est nécessaire pour la réalisation du Projet.

⁷ L.R.Q. c. Q-2, art.22.

⁸ L.R.Q. c. Q-2, r.1, 1.001, art.8.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[44] Selon le Transporteur, les travaux préconisés dans le cadre du Projet permettent de répondre à la demande du client de façon sécuritaire et efficiente en résolvant un ensemble de problèmes présents sur le réseau de transport et qui requièrent des interventions essentielles et stratégiques. Le Projet soumis pour autorisation n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport.

4. OBSERVATIONS DES INTERVENANTS ET RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

4.1 PROCESSUS D'EXAMEN DU DOSSIER

[45] EBMI note que le cadre d'examen de la présente demande d'investissement est très limité. L'intervenante soumet que le processus d'examen en vertu de l'article 73 de la Loi ne semble pas permettre de considérer l'ensemble des projets d'investissement du Transporteur de façon intégrée ni son processus de planification du réseau de transport. Elle est d'avis que toutes les demandes de service de transport au moment où le Transporteur requiert l'autorisation de la Régie devraient être prises en compte.

[46] En réplique, le Transporteur se dit surpris des propos de l'intervenante qui est un participant régulier aux activités de la Régie. Il ajoute que sa demande a été soumise en respectant toutes les exigences du Règlement et que le dossier ne comporte aucun élément inusité le distinguant des nombreux dossiers antérieurs de même nature. Le Transporteur rappelle aussi que l'autorisation est demandée pour un projet et que l'analyse d'enjeux et d'éléments plus globaux relève plutôt d'une requête tarifaire.

4.2 OBLIGATION SELON L'ARTICLE 17.2 DES TARIFS ET CONDITIONS

[47] Selon NLH, une lecture attentive des Conventions ne lui permet pas de constater que celles-ci respectent le contenu obligatoire prévu à l'article 17.2 du texte des Tarifs et conditions.

[48] En effet, il est prévu au paragraphe (iv) de cet article que :

« [...] la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le Transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par les présentes, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur; » [NLH souligne]

[49] L'intervenante s'appuie sur le Règlement ainsi que sur le texte des Tarifs et conditions pour en arriver à conclure que la Régie doit « rejeter la demande d'HQT dans le dossier R-3715-2009 » et ordonner au Transporteur « de modifier les conventions de service accéléré de transport ferme signées entre HQT et HQP le 31 mars 2009 pour l'utilisation des chemins HQT-MASS et HQT-NE afin que celles-ci respectent l'article 17.2 de l'OATT⁹ ».

[50] Dans sa réplique, le Transporteur conteste les conclusions recherchées par NLH au motif qu'elles s'appuient « non pas sur des éléments reliés à la preuve de nature technicoéconomique produite par le Transporteur, tel qu'annoncé dans sa demande d'intervention, mais plutôt sur un élément très ciblé [...] » à savoir une information très précise manquante, selon NLH, aux conventions déposées dans le dossier.

[51] Pour le Transporteur, « ces conclusions et arguments sont inapplicables, ne reposent sur aucune assise juridique et témoignent d'une incompréhension des mécanismes prévus aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec ».

[52] Le 11 juin 2010, alors que le dossier est pris en délibéré depuis le 31 mai, NLH dépose la décision *Portland* rendue par la FERC.

[53] Le Transporteur s'oppose à ce dépôt au motif que le dossier est en délibéré depuis le 31 mai, date à laquelle le Transporteur a déposé sa réplique aux commentaires des intervenants. Il réitère également, dans le cas où la Régie ne rejeterait pas d'emblée le dépôt de NLH, toutes et chacune de ses représentations faites à la Régie dans sa lettre de réplique du 31 mai 2010 à l'encontre de la position de NLH. Selon le Transporteur, la

⁹ OATT (*Open Access Transmission Tariff*).

décision de la FERC déposée par NLH n'est d'aucune application dans le présent cas et ne valide en rien l'argument que l'intervenante présente.

[54] En réponse à la lettre du Transporteur, NLH soumet tout d'abord que la Régie devrait tenir compte de la décision *Portland* car elle porte directement sur l'un des enjeux du présent dossier, soit le respect, lors de la signature par le Transporteur et le Producteur des Conventions, des obligations strictes prévues à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, notamment l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport.

[55] NLH soutient également que le Transporteur, lorsqu'il mentionne à la page 4 de sa réplique du 31 mai 2010, que la Régie ne peut lui ordonner de modifier les Conventions, surtout lorsqu'elles sont conformes au texte des Tarifs et conditions, va directement à l'encontre de la règle établie par la Régie dans sa décision D-2006-143¹⁰ selon laquelle, lorsque lui est soumise une demande d'investissement, la Régie doit non seulement s'assurer de recevoir tous les documents mentionnés au Règlement, mais en plus elle doit s'assurer de la validité de ces documents. Selon l'intervenante, lorsque les conventions de service qui sont à l'origine d'une demande d'investissement sont contraires au texte des Tarifs et conditions, la Régie peut rejeter la demande d'investissement ou lui demander de soumettre de nouvelles conventions de service, conformes audit texte.

[56] NLH cite également plusieurs passages de la décision D-2006-143 à l'appui de ses prétentions, tels que ceux-ci :

« En appliquant le Règlement, le premier régisseur devait tenir compte des renseignements exigés, dont l'impact sur les tarifs, la sensibilité des tarifs aux coûts des Projets et les engagements contractuels des consommateurs du service de transport. [...] »

Le premier régisseur pouvait certes, le cas échéant, déclarer insatisfaisants les engagements contractuels du Producteur, suspendre sa décision et demander au Transporteur de revenir avec des engagements contractuels différents. [...]

Le premier régisseur aurait pu également refuser les Projets s'il considérait que les engagements contractuels soumis par le Transporteur ne satisfaisaient pas aux conditions du Règlement. Pour refuser les projets, il aurait fallu que ces

¹⁰ Dossier R-3598-2006.

*engagements soient à ce point déficients qu'ils rendaient les Projets contraires à l'intérêt public*¹¹.» [NLH souligne]

[57] NLH ajoute que le dépôt de la décision *Portland* est nécessaire puisque cette décision démontre que les conventions de service ne sont pas conformes au texte des Tarifs et conditions et que c'est dans cette optique qu'elle l'invoque à l'appui de ses conclusions.

[58] Quant à l'argument du Transporteur selon lequel le dépôt de cette autorité serait tardif, NLH répond que rien n'empêche qu'une autorité soit soumise pendant le délibéré, à plus forte raison lorsqu'elle n'existait pas lors de la prise en délibéré, d'autant plus que le dépôt d'une nouvelle autorité après la prise en délibéré n'est pas soumis à des conditions aussi strictes que le dépôt d'une preuve nouvelle. Elle réitère également l'importance de la décision *Portland* aux fins du présent dossier.

4.3 INVESTISSEMENTS

[59] Au terme de ses observations, le RNCREQ conclut que la Régie doit demander au Transporteur de calculer la contribution du Producteur en tenant compte des coûts de la reconstruction des interconnexions mentionnés dans l'étude d'impact déposée par EBMI¹². Il veut de plus que la Régie demande au Transporteur de fournir la capacité supplémentaire que les ajouts permettent de transporter afin de déterminer le montant maximum que peut assumer le Transporteur.

[60] Le Transporteur estime que la prise en compte des coûts de reconstruction futurs des interconnexions dans les coûts du projet d'investissement présentement sous étude est fondée sur des prémisses qui ne respectent pas le cadre réglementaire pour l'autorisation des projets d'investissements sous l'article 73 de la Loi.

4.4 IMPACT TARIFAIRE

[61] Le RNCREQ recommande à la Régie d'exiger que le calcul de l'impact tarifaire soit repris pour tenir compte de l'effet des Conventions sur les revenus de court terme, des

¹¹ Pièce C-3-9, page 3.

¹² Pièce C-1-4.

besoins de transport prévus par rapport à ceux de l'année 2009 et d'une période d'analyse de 40 ans incluant les coûts supplémentaires de reconstruction à prévoir vers l'année 2035.

[62] En réplique, le Transporteur constate que l'intervenant déroge de l'approche existante pour l'estimation de l'impact tarifaire en modifiant les besoins de transport à long terme, en ajoutant des revenus à court terme et en considérant des coûts qui pourraient faire partie d'un investissement éventuel dans 25 ans. Le Transporteur affirme que l'intervenant n'est pas en mesure de prouver de façon probante que les ajustements qu'il propose sont applicables au projet sous étude et au service de transport à long terme requis par le client. Pour le Transporteur, l'intégration de variables qui ne sont pas en lien avec le Projet fait en sorte que l'analyse de l'impact tarifaire ne permet pas de présenter les résultats à la marge de façon appropriée.

4.5 NEUTRALITÉ TARIFAIRE

[63] Le RNCREQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire les démarches requises auprès du Producteur pour l'informer des restrictions à la fourniture du service de transport durant les heures critiques et du coût des ajouts qu'il doit réaliser pour lever ces restrictions. Le Producteur devra confirmer au Transporteur ses exigences concernant les services requis et accepter d'en assumer les coûts applicables.

[64] Le cas échéant, en conformité avec la décision D-2009-071 indiquant que « *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* », l'intervenant recommande à la Régie d'exiger du Transporteur que celui-ci lui fournisse les revenus supplémentaires que les ajouts lui permettent d'obtenir durant les quelques heures où il y a des contraintes pour la fourniture des services prévus aux conventions.

[65] Le Transporteur réfute les considérations de l'intervenant relatives à l'analyse de neutralité tarifaire et réitère que les conditions de service de transport ferme de long terme sont définies au texte des Tarifs et conditions et que le Projet présenté pour autorisation a pour but de faire les ajouts requis pour offrir le service de transport demandé par le client.

[66] Enfin, le Transporteur se dit d'avis que la teneur générale des observations du RNCREQ déborde du cadre de participation établi par la Régie lorsqu'elle a limité les sujets à couvrir par cet intervenant.

5. OPINION DE LA RÉGIE

[67] Le Projet pour lequel le Transporteur demande une autorisation a trait au service de transport ferme de point à point de long terme de 2 527 MW (soit 2 400 MW plus pertes de transport) requis par le Producteur. Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS, constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre, reliés par une ligne à courant continu de 450 kV.

[68] Les trois intervenants reconnus par la Régie au dossier ont soumis des observations et des commentaires qui, entre autres, remettent en question soit le Projet lui-même, ou encore sa justification dans le cadre général des activités règlementées du Transporteur.

[69] En général, la Régie, aux fins du présent dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi, considère suffisantes et satisfaisantes les informations déposées à la pièce HQT-1, document-1, annexe 1.

[70] La Régie considère que les engagements contractuels associés au Projet garantissent les revenus du Transporteur et assurent la neutralité tarifaire du Projet.

[71] Elle considère également que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte. À cet effet, la Régie rappelle qu'elle ne peut ajouter au texte des Tarifs et conditions des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues à l'occasion d'une demande déposée sous l'article 73 de la Loi, ce qui dépasserait le cadre de son intervention. En effet, de telles modifications doivent être effectuées dans le cadre d'une demande tarifaire et examinées par une formation composée de trois régisseurs.

[72] Quant aux arguments de NLH relatifs au fait que les Conventions ne respecteraient pas les obligations strictes prévues à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, notamment quant à l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport et que dès lors, la Régie devrait rejeter la demande du Transporteur et lui ordonner de signer de nouvelles Conventions, la Régie ne peut que les rejeter.

[73] Tout d'abord, la Régie rappelle que la décision D-2006-143 citée par NLH dans sa lettre du 17 juin 2010, consistait en une demande de révision des décisions D-2006-25 et D-2006-36 par lesquelles la Régie avait approuvé les projets en cause, mais exigeait que le Transporteur contracte auprès du propriétaire des centrales en question (le Producteur), des nouvelles garanties d'achat qui assureraient la neutralité tarifaire des projets. La Régie demandait également au Transporteur de présenter de nouvelles garanties contractuelles au moment où il demanderait d'inclure ces investissements à sa base de tarification, car elle n'était pas convaincue que la neutralité tarifaire était assurée par les ententes entre le Transporteur et le Producteur. La demande de révision a été rejetée.

[74] Contrairement aux engagements contractuels examinés dans les décisions D-2006-25 et D-2006-36, la Régie est satisfaite de ceux fournis par le Transporteur dans le présent dossier. Elle est d'avis que ces engagements satisfont aux conditions du Règlement dans le cadre d'un dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi. De plus, la Régie constate qu'à sa face même, la pièce HQT-1 document 1, annexe 1, soit les Conventions, contient tous les éléments requis à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions.

[75] Quant au dépôt tardif, par NLH, de la décision *Portland* rendue par la FERC, la Régie accepte ledit document, étant donné les circonstances, cette dernière décision ayant été rendue le 4 juin 2010, alors que le présent dossier a été pris en délibéré le 31 mai 2010. Elle juge qu'il ne s'agit pas d'une preuve, mais plutôt d'une décision visant à appuyer la position de l'intervenante exposée lors du dépôt de ses commentaires et observations le 17 mai 2010. Cependant, la Régie est d'avis que cette décision ne s'applique pas au présent dossier, et ce, pour les raisons qui suivent.

[76] En premier lieu, dans sa décision, la FERC blâme le transporteur *Portland General Electric Company* (PGE) de ne pas avoir respecté certaines conditions prévues à son OATT. Deux principaux thèmes sont abordés, soit :

- A) La capacité de transport réservée pour la charge locale - *Reserving capacity for Native Load Without Adequate Designated Resources*;
- B) Le codage des transactions de puissance et de leurs réservations de transport – *Accounts 103 and 303*.

[77] Par la suite, la FERC soulève, sans les approfondir, plusieurs autres anomalies ayant rapport avec la gestion de l'utilisation du réseau, des réservations de transport et de l'information pertinente au transport (*Other issues*). Ces aspects, selon l'OATT de PGE, doivent être réalisés de façon transparente et publique en utilisant le système OASIS conçu à ces fins.

[78] La Régie étant d'avis que ces aspects, effleurés par la FERC dans la décision *Portland*, ne sont pas en cause dans le présent dossier, elle s'attardera davantage aux thèmes A) et B) précités.

A) Capacité de transport réservée pour la charge locale

[79] Au paragraphe 7 de sa décision, la FERC souligne que :

« [...] *PGE violated section 28.2 and 29.2 of its OATT by setting aside transmission capacity that was not adequately supported by designated network resources.* » [nous soulignons]

[80] PGE aurait ainsi retiré du marché des capacités de transport pour les besoins de sa charge locale, sans définir de ressources désignées associées à l'alimentation de ladite charge. Le blâme porte sur un retrait indu de capacité de transport pour les propres besoins du transporteur.

[81] Dans le présent dossier, contrairement à ce qui était en cause dans la décision *Portland*, le service de transport est réservé et payé par une entité autre que le Transporteur, soit Hydro-Québec dans ses activités de production. De plus, le présent dossier repose sur un service de transport point à point et non sur un service de transport en réseau intégré.

[82] La Régie est donc d'avis que ce thème de la décision de la FERC n'est pas applicable au présent dossier.

B) Codage des transactions de puissance et de leurs réservations de transport

[83] Au paragraphe 9 de sa décision, la FERC conclut que :

« [...] *PGE provided an undue preference to its wholesale merchant affiliate, PGEM, by allowing PGEM to schedule firm point-to-point transmission service using non-public scheduling numbers 103 and 303 instead of using an OASIS reservation for the first leg of certain transaction* ». [nous soulignons]

[84] PGE aurait géré l'utilisation de son réseau par sa filiale marchande d'une façon particulière et différente des conditions prévues à son OATT. Le cas traité par la FERC dans la décision *Portland* aborde la question de la gestion du réseau en temps réel et l'utilisation effective du service de transport réservé.

[85] Le dossier d'investissement présentement devant la Régie porte sur les additions requises au réseau de transport en fonction d'une utilisation future, conformément à des réservations de transport ferme point à point affichées sur le site OASIS du Transporteur et ayant fait l'objet de conventions de service, tel qu'il est prévu au texte des Tarifs et conditions.

[86] La Régie est donc d'avis que ce thème, faisant l'objet de la décision de la FERC déposée par NLH, n'est pas applicable au présent dossier.

[87] La Régie ne retient donc pas la décision *Portland* aux fins de sa décision dans le présent dossier.

[88] En conclusion, la Régie considère que la démonstration du Transporteur quant au besoin d'effectuer le Projet est suffisante. Elle constate qu'il s'agit d'un projet qui n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport. Elle est d'avis que le Projet est nécessaire, qu'il est dans l'intérêt public, qu'il satisfait aux conditions prévues au Règlement et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

[89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73 de la Loi.

[90] **CONSIDÉRANT** ce qui précède;

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75(5^o) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux des tableaux de la pièce B-1, HQT-1, document 1, page 23;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels, ainsi que des échéances.

Michel Hardy

Régisseur

Représentants :

- Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par M^e André Turmel;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy.