

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

NO : R-3823-2012

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE
(« Transporteur »)
Demandeurs**

-Et-

**REGROUPEMENT NATIONAL DES
CONSEILS RÉGIONAUX DE
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
(« RNCREQ »)
Intervenant**

Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013 et l'année 2014

Introduction

Dans le présent dossier, portant sur l'établissement des tarifs d'électricité pour les années tarifaires 2013 et 2014, le RNCREQ s'est intéressé aux enjeux traités dans la mesure où ils influencent la détermination du tarif de transport d'électricité, lui-même étant une composante importante du coût total de l'énergie électrique.

Pour le RNCREQ, les aspects qui influencent les tarifs sont intéressants dans la mesure où, dans une perspective de développement durable, ces derniers conditionnent la demande énergétique.

L'intervention du RNCREQ au présent dossier vise à s'assurer que le coût du service de transport d'électricité soit juste et équitable envers tous les clients du Transporteur, qu'il ne crée pas de barrière à l'utilisation efficace de l'énergie, à la réduction constante de la consommation énergétique et à la substitution graduelle des sources énergétiques les plus polluantes par de l'énergie renouvelable.

Efficienne

Dans sa preuve, le Transporteur mentionne que « *La signature d'ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période 2008 à 2013 aura permis de réduire les prix à l'achat des transformateurs de puissance et d'inductances shunt utilisés en projets, permettant des économies annuelles moyennes de l'ordre de 10 M\$.* »

Le Transporteur s'est engagé à fournir aux RNCREQ « [...] pour chacune des années deux mille huit (2008) à deux mille treize (2013) le coût d'achat total des transformateurs de puissance et inductances, ainsi que les économies réalisées afin de pouvoir constater le dix millions (10 M\$) annuel moyen »¹, engagement qui a été produit postérieurement à la présentation orale de la preuve du RNCREQ.

Sur la base des informations fournies dans la réponse du Transporteur à l'engagement no7, le RNCREQ constate que le coût total des achats s'élève à 440,9 M\$ sur la période 2008-2013, pour une moyenne annuelle de 73,48 M\$. Ainsi, une économie de 10 M\$ annuelle moyenne correspond à une économie de 13,6%. Ce pourcentage est cependant plus élevé que les pourcentages mentionnés à l'engagement no7. Il subsiste donc une ambiguïté et le RNCREQ ne peut pas tirer de conclusion sur cet aspect.

Par ailleurs, le Transporteur a confirmé en contre-interrogatoire qu'il y avait d'autres ententes-cadre, mais il a mentionné qu'il n'était pas possible de quantifier les bénéfices de ces ententes.

« Mais, le dix millions (10 M), c'est exactement, c'est une partie de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, dans laquelle, sur le coût d'acquisition d'un équipement, il y avait eu, lorsqu'on a signé les ententes-cadres, une évaluation du prix qu'on a signé versus le prix qu'on aurait autrement payé. Maintenant on ne suit plus le marché comme ça, à savoir, sur ce type de coût là, on a-tu encore un bénéfice sur le coût? »

« Quand on dit que ces pistes d'efficience là sont intégrées dans nos façons de faire. Moi, ce qui m'intéresse beaucoup comme directeur planification financière et contrôleur c'est de m'assurer que, dans l'ensemble de nos activités, on optimise la gestion de la logistique, on optimise l'entreposage, on optimise les coûts de projets. »

Et, quoiqu'on n'est pas capable de le mesurer, mettre un dollar, les indicateurs nous aident à dire qu'on est dans le droit chemin. » (Notre gras)

¹ Pièce C-HQT-125, HQT-15, document 3.7, Réponse du Transporteur à l'engagement 7 demandé par le RNCREQ

Finalement, en réponse au contre-interrogatoire du RNCREQ, le Transporteur a aussi énoncé l'échéancier projeté de la renégociation de certaines ententes-cadre².

Aussi, le RNCREQ recommande à la Régie d'inciter la Transporteur à détailler dans les prochains dossiers tarifaires ses suivis d'efficacité de façon quantitative, notamment en regard aux entente-cadre qui devront être renouvelées.

Le Transporteur a fait état à quelques reprises au cours du dossier que la réorganisation de ses données empêchait désormais de distinguer entre les gains d'efficacité et les réductions de coûts d'autres natures ainsi que les suivis par chantier ou projet.

Cette situation préoccupe grandement le RNCREQ, qui y voit une entrave majeure au suivi des gains d'efficacité de façon fine. **Dans le contexte du changement du cadre réglementaire et en attente d'une décision de la Régie dans le dossier R-3842-2013, le RNCREQ recommande à la Régie d'enjoindre le Transporteur à trouver des solutions pour faciliter le suivi des gains d'efficacité**

Enfin, le Transporteur a annoncé dans sa preuve que :

« Face aux résultats exceptionnels de 2012 qui s'ajoutent aux gains additionnels réalisés en 2010 et 2011, le Transporteur informe la Régie qu'un tel rythme annuel de gains d'efficacité ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle.

Compte tenu, de la forte sollicitation du réseau et du vieillissement du parc d'équipements, des pressions à la hausse s'exercent sur les charges, comme expliqué plus en détails à la section 4. »³

Le RNCREQ a calculé le facteur d'utilisation du réseau de transport entre les années 2008 et 2012 et y a constaté qu'il est passé de 55,9% à 57,3%, soit une hausse de 1,4%. Selon le RNCREQ, la preuve relative au FU ne peut soutenir une telle affirmation du Transporteur.

² NS, 19 novembre 2013, vol. 3, p. 212, réponse à la question 273 : « On a des transformateurs de puissance de cent (100) MVA et plus. Le renouvellement de ces ententes- cadres-là, il est prévu pour la fin deux mille quatorze (2014). Donc, ces ententes-là sont bonnes jusqu'à la fin deux mille quatorze (2014) et on travaille sur le renouvellement, comme ma collègue l'a mentionné.

Les transfos de puissance de moins de cent (100) MVA, c'est la même chose, ils sont existants et on le renouvelle en fin deux mille quatorze (2014). Et c'est des ententes qui étaient là pour cinq (5) ans, dépendamment de l'équipement, tu sais, c'est cinq (5) ans et on essaie d'obtenir quelque chose de similaire.

On travaille sur les disjoncteurs et on prévoit essayer de les signer pour la mi-deux mille quatorze. Les sectionneurs et les parafoudres, on a des ententes-cadres également de signées. Et ça fait... c'est l'ensemble, pour le moment, des équipements qui font l'objet d'un contrat-cadre. »

³ HQT-3, document 1, page 10

Aussi, il invite la Régie à solliciter du Transporteur une preuve plus détaillée soutenant l'affirmation à l'effet que le réseau de transport est fortement sollicité et que cela constituerait une entrave aux gains d'efficience du Transporteur dans l'avenir.

Indicateurs de performance

Le RNCREQ est particulièrement préoccupé par la présentation des indicateurs de performance du Transporteur.

Tel que l'intervenant en fait état dans sa preuve, auquel il réfère la Régie pour une revue complète de sa démonstration⁴, le choix du Transporteur d'utiliser l'année 2001 comme « *Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation* »⁵ (bien qu'il puisse présenter un intérêt pour l'historique de ses performances) et ce, malgré qu'il établisse l'année de référence à 2008, n'offre pas l'acuité nécessaire pour évaluer ses performances récentes.

En effet, ce large échantillonnage équivaut à utiliser les performances importantes des années antérieures pour dynamiser les performances des années qui font l'objet de la présentation des ratios du Transporteur.

Pour le RNCREQ, il est impératif que le Transporteur présente ses résultats en matière d'indicateurs de performance en utilisant une année de référence plus récente que l'année 2001 comme point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation. Cela permettrait de présenter une image comparative plus réelle de ses performances récentes. Le RNCREQ recommande une présentation incluant les cinq dernières années d'historiques et deux années de prévision.

Contributions – Intégration production éolienne

Dans le présent dossier, le RNCREQ s'est intéressé à la base de tarification, qui est une composante importante du tarif.

Il est interpellé par le traitement que fait le Transporteur des investissements de l'intégration des parcs éoliens, notamment à propos du calcul de la contribution exigible du Distributeur.

⁴ Pièce C-RNCREQ-0012, *Mémoire de preuve du RNCREQ*, chapitre 3, p.10-15

⁵ Pièce C-HQT-0073, HQT-14, document 8, p.5, réponse du Transporteur à la question 4.1 du RNCREQ

Le RNCREQ est plutôt favorable au développement de la production éolienne et entend examiner l'application des modalités relatives aux ajouts au réseau dans le cas des projets d'intégration des parcs éoliens afin de s'assurer que ces modalités ne sont pas préjudiciables à cette filière de production.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie définissait les principes devant s'appliquer quant aux coûts des projets de transport d'électricité qui peuvent être intégrés à la base de tarification du Transporteur pour des ajouts à son réseau. Selon cette décision, l'impact du montant total assumé par le Transporteur ne devrait pas avoir d'impact à la hausse sur le tarif.

Elle mentionnait en effet :

La Régie accepte également la proposition du transporteur de limiter le montant qui peut être intégré à la base de tarification.

Tel que proposé par le transporteur, le montant total qu'il aurait à assumer correspond à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de 20 ans en prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital. La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients.

L'application de ce maximum protège donc les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs.⁶

Par ailleurs, l'Appendice J des Tarifs et conditions des services de transport codifie les modalités à appliquer aux coûts des ajouts en précisant notamment la valeur maximale des investissements que le Transporteur peut inclure à sa base de tarification. La Section E de cet Appendice mentionne :

Section E- Méthodologie de calcul du maximum applicable pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal à 571 \$/kW, multiplié par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau. Ce montant est établi selon la méthodologie décrite ci-dessous et il peut être ajusté conformément aux décisions de la Régie.⁷

Tout dépassement à ce montant maximal doit être compensé par une contribution versée par celui qui demande l'ajout au réseau.

⁶ D-2002-95, page 298

⁷ Tarifs et conditions, Appendice J, Section E, feuille originale 257, mise à jour le 14 juin 2012

Dans la décision D-2011-166 portant sur l'appel d'offre 2005-03, la Régie rappelait⁸ :

« 4.3 CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR

[26] Le Transporteur estime à 202,09 M\$ la valeur de la contribution exigible du Distributeur, montant inclus à l'Entente administrative concernant le raccordement des parcs éoliens retenus par le Distributeur dans le cadre de l'appel d'offres A/O 2005-03.

[27] Dans sa décision autorisant le projet de raccordement des parcs du premier appel d'offres du Distributeur pour de l'énergie éolienne, la Régie avait réservé sa décision quant au calcul de la contribution et à son versement en attente d'une proposition du Transporteur pour finalement en reporter l'étude dans le cadre d'un dossier générique sur les ajouts au réseau et le suivi des engagements d'achats.

[...]

*[29] Cependant, la Régie ne se prononce pas sur l'estimation de la contribution du Distributeur, ni sur les modalités de recouvrement de cette contribution **puisque ces sujets feront l'objet de discussions dans le cadre d'un dossier générique à venir.** »*

Elle référerait à la décision D-2007-141 dont le RNCREQ a retenu le critère de détermination de la contribution financière du Distributeur applicable dans le cas de l'intégration de la production du parc éolien :

« CONTRIBUTION FINANCIÈRE DU DISTRIBUTEUR, IMPACT TARIFAIRE ET FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE DU PROJET

La Régie accepte la classification proposée du Projet comme faisant partie de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ».

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.

⁸ R-3742-2010, p.8-9

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. De même, si l'on référerait, pour le calcul des revenus additionnels du Projet, à l'augmentation de l'énergie transitée sur le réseau plutôt qu'à la puissance garantie à la pointe, une conclusion similaire s'imposerait.

La déficience de revenus constatée est majeure. Elle représente l'équivalent des deux tiers des revenus escomptés. Cette déficience des revenus découlant du projet et l'augmentation anticipée des tarifs qui en découle, de par leur objet et leur ampleur, excèdent largement le cadre réglementaire établi par la décision D-2002-95.

Étant donné la prémisse sur laquelle est fondée la proposition du Transporteur, soit celle de la neutralité tarifaire du Projet, et la conclusion à laquelle la Régie en arrive dans sa décision, soit que les revenus additionnels escomptés ne couvrent pas les coûts additionnels qui seront encourus par le Transporteur pour le Projet, la Régie permet au Transporteur de compléter sa preuve au présent dossier et de présenter, au besoin, une nouvelle proposition. 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.

La Régie sera ouverte à entendre, à ce sujet, les représentations du Transporteur ainsi que celles des intervenants reconnus au présent dossier. »⁹ (Notre gras)

En colligeant les informations fournies par le Transporteur en réponse à une demande de renseignements de la Régie¹⁰, le RNCREQ a réalisé une évaluation de la contribution du Distributeur pour les coûts d'intégration de la production éolienne, synthétisé dans un tableau déposé au soutien de la présentation de sa preuve auquel il réfère la Régie.¹¹

En se basant sur les principes énoncés par la Régie dans la décision D-2007-141, le RNCREQ détermine que, pour les trois appels d'offres de production éolienne, il y a une différence d'environ 1,2 G\$ entre la valeur des contributions évaluées selon les modalités des Tarifs et conditions actuels et l'application de ces principes.

Selon le RNCREQ, il y a urgence de clarifier cette situation. Entretemps, le RNCREQ recommande à la Régie d'enjoindre le Transporteur à ne pas intégrer les contributions du Distributeur dans son revenu requis car la Régie ne s'est pas encore prononcé sur le montant de cette contribution.

Impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2023

Le RNCREQ constate que depuis quelques dossiers tarifaires, le tableau présentant l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2023 montre une augmentation importante du tarif annuel.

Cette situation est inquiétante dans la mesure où une telle augmentation pourrait notamment avoir un impact sur la rentabilité des exportations.

Selon les principes relatifs aux investissements requis pour les ajouts au réseau de transport énoncés dans la décision D-2002-95, l'impact du montant total assumé par le Transporteur doit être au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients, comme cela a été mentionné plus haut.

A cette fin, le RNCREQ a demandé au Transporteur de fournir séparément l'impact tarifaire des investissements requis pour l'augmentation de la charge

⁹ R-3631-2007, D-2007-141, pages 24 et 25

¹⁰ Pièce C-0104, HQT-14, document 1.3, réponse 10.2, p.25-26

¹¹ Pièce C-RNCREQ-014, p.1 et Pièce A-047, NS, 21 novembre 2013, vol. 5, p.56-61

locale incluant le raccordement de la production éolienne, et l'impact tarifaire des investissements requis pour l'augmentation des besoins de point à point afin de cibler la provenance de la hausse prévue du tarif sur la période 2014-2023 et de s'assurer que les diverses catégories de clients assument leur juste part des coûts des ajouts au réseau.

Cette répartition devrait permettre de cibler des mesures réglementaires ou autres qui pourraient être prises pour atténuer l'impact prévu

Le Transporteur a refusé de fournir l'information et a renvoyé l'intervenant aux termes de l'article 73 de la Loi.¹²

Le RNCREQ ne peut accepter un tel refus. La preuve du Transporteur ne permet pas d'expliquer à quels investissements est imputable la hausse de tarif.

Le RNCREQ rappelle que dans sa décision D-2002-95, la Régie justifie la nécessité pour le Transporteur de fournir le tableau de l'impact tarifaire notamment pour prévenir des chocs tarifaires.

« Elle note aussi que, tenant compte de ces chiffres et des hypothèses du transporteur, ce dernier estime à moyen terme un impact tarifaire à la baisse. La Régie constate qu'effectivement, les tarifs peuvent demeurer relativement stables avec le niveau d'investissements prévus, et qu'il n'y a pas de danger de choc tarifaire prévisible. La preuve présentée permet à la Régie d'obtenir une vision à long terme du développement du réseau de transport afin de pouvoir voir venir les investissements massifs et de prévenir, le cas échéant, les chocs tarifaires, tel que requis par la décision D-2000-102. Elle retient que le niveau d'investissements prévus pour la période 1999-2008 n'est pas incompatible avec des tarifs stables autour du niveau actuel.

La Régie juge indispensable que le transporteur lui dépose des informations similaires à celles déposées dans le présent dossier. »¹³

Un tableau montrant l'impact tarifaire des investissements projetés est utile pour la Régie afin d'anticiper un impact tarifaire important et de le prévenir le cas échéant. Selon le RNCREQ, cela ne peut se faire que par une connaissance plus précise de l'impact qui est attribuable de façon distincte à chacune des catégories de clients du Transporteur.

¹² HQT-14, document 8, page 10 : « Le Transporteur présente à la pièce HQT-9, Document 1, au tableau à la page 29, l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements projetés sans effectuer de segmentation selon les services de transport. Le Transporteur souligne qu'en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie, les impacts tarifaires de chacun des projets requis, pour l'augmentation de la charge locale et pour l'augmentation des besoins de transport de point à point, sont présentés dans le cadre de demandes d'investissement spécifiques »

¹³ D-2002-95, R-3401-98, p. 72

Pour le RNCREQ, le tableau montrant l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2023 montre bel et bien un **impact tarifaire important** et il y a lieu d'en connaître davantage sur les éléments qui provoquent cet impact, permettant ainsi de cibler des mesures réglementaires ou autres qui pourraient être prises pour atténuer l'impact prévu.

Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur a fourni quelques jours avant le début des audiences les investissements annuels des mises en service fournis séparément pour le service d'alimentation de la charge locale et les services de transport de point à point sur la période 2014-2023¹⁴. Le RNCREQ a donc pu évaluer séparément pour la charge locale et le point à point l'impact tarifaire des investissements et a déposé lors de la présentation de sa preuve un tableau montrant les résultats obtenus¹⁵. Ce tableau est manifeste à l'effet que les ajouts au réseau, tant pour les besoins de la charge locale que pour les besoins de point à point, ont un impact à la hausse sur les tarifs.

Cette constatation amène le RNCREQ à réitérer sa recommandation sur l'urgence de revoir la politique des ajouts et incite la Régie à envoyer un message clair au Transporteur à cet effet.

Subsidiairement, le RNCREQ a évalué que la contribution négative importante à l'année 2020, attribuable au raccordement des centrales du complexe la Romaine, a une incidence importante sur les tarifs.

Afin de démontrer l'impact tarifaire du moment du versement de la contribution du Distributeur, le RNCREQ a devancé de trois ans la contribution, soit en 2017 plutôt que 2020 au même montant de 751,4 M\$. Il constate que le tarif moyen passe de 80,02 \$/kW à 77,31 \$/kW sur la période, ce qui indique que l'année de versement de la contribution a un impact important.

Selon le RNCREQ, il y a lieu de considérer la possibilité que la contribution attribuable au complexe la Romaine soit versée progressivement à mesure de l'avancement des travaux et des mises en service. Il en fait la recommandation à la Régie.

Capacité des interconnexions

En principe, le RNCREQ est favorable aux exportations d'électricité dans la mesure où elles permettent de remplacer une source d'énergie plus polluante.

¹⁴ Pièce C-HQT-0104, HQT-14, document 1.3, tableau 25, p.22

¹⁵ Pièce C-RNCREQ-014, ainsi que les hypothèses soutenant celui-ci à l'engagement no1 Pièce C-RNCREQ-017.

Dans ce contexte, le RNCREQ veut s'assurer que la capacité des interconnexions ne constitue pas une entrave aux possibilités d'exportation, notamment pour le Distributeur qui fait face à des surplus importants.

Dans le dossier R-3850-2013, le Distributeur mentionne effectivement :

*"Par ailleurs, compte tenu des niveaux de réservation du service de transport ferme point à point faites par des tiers pour 2014, le Distributeur ne peut bonifier le scénario de revente en misant sur la récupération additionnelle de ces coûts au bénéfice de la charge locale. »*¹⁶

Dans la preuve au présent dossier, le Transporteur présente un tableau montrant la Capacité de transfert en livraison pour les années 2011 et 2012.¹⁷ Cependant il précise que : « [...] Les capacités de transfert indiquées à ces tableaux sont des capacités maximales de référence et non les capacités de transport fermes. »¹⁸

Contre-interrogés en audiences, le témoin du Transporteur a précisé que, somme toute, les capacités maximales de références équivalent aux capacités de transport fermes exceptions faites de certaines fluctuations saisonnières tributaires de la température dans les capacités de transport fermes.¹⁹

Par ailleurs, la même question avait été préalablement posée en demande de renseignements par le RNCREQ, à laquelle le Transporteur avait répondu en référant l'intervenant à son site OASIS.²⁰ Il appert que l'accès au site OASIS, qui contient beaucoup d'informations publiques et auquel le Transporteur réfère les intervenants à l'occasion, est complexe, onéreux et exige une démarche assez longue auprès d'un organisme américain (OATI).

Pour le RNCREQ, il est impératif que le Transporteur remédie à l'accessibilité du site OASIS ou permette l'accès aux intervenants à ces informations d'une autre façon afin de ne pas entraver la circulation d'informations publiques nécessaires à la participation utile et pertinente des intervenants.

Considérant ce contexte, le RNCREQ demande à la Régie d'exiger du Transporteur un accès convivial et gracieux aux sections contenant de l'information publique de son site OASIS.

Devant l'impossibilité d'obtenir la capacité de transfert disponible à partir du site OASIS, le RNCREQ a compilé la capacité de transfert disponible sur les principaux chemins d'interconnexion, tel que le montre le tableau 4 de la preuve de

¹⁶ R-3850-2013, HQD-1, document 1, p.10

¹⁷ HQT-9, document 1, page 18

¹⁸ HQT-9, document 1, page 16

¹⁹ Pièce A-0042, NS, 19 novembre 2013, vol. 3, réponse à la question 289, p. 227

²⁰ HQT-14, document 8, page 9

l'intervenant²¹ L'évaluation de la capacité est obtenue en faisant la différence entre la capacité de transfert en mode livraison et la capacité des réservations confirmées.

La preuve du RNCREQ indique qu'il y aurait une capacité de transfert total de plus de 1900 MW, dont plus de 1000 MW vers le Nouveau-Brunswick.

Le RNCREQ considère que les possibilités d'exportations des surplus du Distributeur devraient être principalement dirigées vers le Nouveau-Brunswick, mais également vers la Nouvelle-Angleterre et New York.

Considérant que le chemin HQT-NB, même sans réservation, semble être utilisé à un facteur d'utilisation de 68% selon les calculs du RNCREQ, il y a donc lieu de s'interroger sur la possibilité que le Distributeur puisse utiliser ce chemin.

En excluant ce marché, le RNCREQ constate que les possibilités d'exportation du Distributeur semblent relativement limitées.

Devant l'impossibilité de vérifier son hypothèse avec les données du Transporteur, le RNCREQ ne peut conclure formellement sur ce point mais demande à la Régie de remettre cet enjeu à l'ordre du jour de la prochaine demande tarifaire du Transporteur afin notamment de vérifier s'il y a congestion sur les liens d'interconnexion.

Le tout respectueusement soumis, ce 28 novembre 2013



Annie Gariépy
Procureure du RNCREQ

²¹ Pièce C-RNCREQ-012, p.27