CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No. : R-3888-2014

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION

AUTRES SUJETS

TABLE DES MATIÈRES

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR 1

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION 1

A. Modes de calcul de l'impact tarifaire 1

B. Aménagements particuliers 2

C. Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes 3

III. CONCLUSIONS 4

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

1. Par sa proposition de politique d'ajouts au réseau de transport, Hydro-Québec, dans ses activités de transport de l'électricité (le « **Transporteur** » ou « **HQT** »), propose ce qui suit quant aux autres sujets suivants, faisant partie intégrante du présent dossier :

   a) Les modes de calcul de l'impact tarifaire :

      i) Maintenir les modes de calcul de l'impact tarifaire ayant des finalités différentes, tels que présentés dans le cadre des projets d'investissements, soit à la marge du tarif de référence, et dans les demandes tarifaires par une simulation sur 10 ans.

      ii) Libeller la simulation tarifaire dans le cadre des demandes tarifaires de la façon suivante : « effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport ».

   b) Les aménagements particuliers :

      i) Maintenir les modalités existantes pour ce type de projets, le Transporteur n'envisageant plus d'introduire une telle approche.

   c) Les modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes :

      i) Appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur jusqu'à la contribution maximale, et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de leur réfection.

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION

A. MODES DE CALCUL DE L'IMPACT TARIFAIRE

2. Dans sa décision D-2012-059, la Régie demandait ce qui suit au Transporteur :

> [373] La Régie est d'avis qu'il y a lieu d'améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissements et celui déposé au dossier tarifaire. Elle demande au Transporteur de déposer une proposition à cet égard dans le dossier générique portant notamment sur la politique d'ajouts au réseau et le suivi des engagements d'achats demandés par la Régie dans sa décision D-2011-032[1].

3. Le Transporteur a soumis au présent dossier les raisons justifiant les différences entre les modes de calcul. Il considère que ces modes de calcul sont adéquats et ne propose pas de les modifier.

---

[1] D-2012-059, par. 373.

4. Dans le cadre d'un projet d'investissement relié à la croissance des besoins de transport, la démonstration de la neutralité tarifaire est faite au moment de la demande d'autorisation du projet, conformément à la réglementation applicable[2].

5. Les données utilisées pour faire ce calcul sont relatives au tarif de référence, soit le plus récent tarif annuel approuvé[3].

6. L'impact tarifaire est alors présenté sur une période de 20 ans et sur une période comparable à la durée d'utilité moyenne des immobilisations du projet. Ce mode de calcul traduit l'impact tarifaire du projet, toutes choses étant égales par ailleurs.

7. Par contre, dans le cadre d'une demande tarifaire, le Transporteur présente les variations ponctuelles du coût unitaire de transport associé à l'ensemble des investissements, incluant l'impact des mises en service des projets de croissance, en considérant la croissance des besoins de transport pour les 10 prochaines années, par rapport au tarif de référence[4].

8. Contrairement à une demande d'autorisation de projet, il n'y a aucun appariement entre les coûts des projets et les revenus qu'ils procurent, s'agissant plutôt d'une tendance en fonction des données disponibles à ce moment[5].

9. Cette méthode demeure appropriée considérant qu'elle est approximative[6]. En effet, la majorité des projets d'investissements considérés dans cette analyse sont à un stade préliminaire et sont susceptibles d'être reportés ou abandonnés éventuellement.

10. Elle est également appropriée puisqu'elle tient compte des réalités de planification et matérialisation de la croissance de la charge locale sur 20 ans[7].

11. En conséquence, le Transporteur ne propose pas de modifier ces modes de calcul.

12. Toutefois, puisque les simulations effectuées dans le cadre des demandes tarifaires sont des présentations des mouvements ponctuels du coût unitaire de transport sur une période de 10 ans, le Transporteur propose de libeller ces simulations de la façon suivante : «effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport»[8].

B. AMÉNAGEMENTS PARTICULIERS

13. Le Transporteur réfère à sa preuve sur ce sujet, dans laquelle il confirme ne pas avoir donné suite à une réflexion quant à l'opportunité de prévoir des aménagements particuliers pour certains types de projets, tels des projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables[9].

14. Considérant que les éléments de sa politique d'ajouts, telle qu'elle est proposée, encadrent déjà adéquatement l'intégration de tels projets, il n'est pas utile ni opportun de prévoir des aménagements particuliers.

---

[2] Chapitre R-6.01, r. 2, Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, *Loi sur la Régie de l'énergie* (chapitre R-6.01, a. 114), article 2(7).
[3] Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-1, Document 1 (**Preuve en chef de HQT**) p. 29-30.
[4] Preuve en chef de HQT, p. 29-30.
[5] Preuve en chef de HQT, p. 30.
[6] Preuve en chef de HQT, p. 30.
[7] Preuve en chef de HQT, p. 31.
[8] Preuve en chef de HQT, p. 31.
[9] Preuve en chef de HQT, p. 32; Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, HQT 4, Document 1 (**DDR 1 de la Régie à HQT**), R12.1.

15. Cette position est bien fondée et n'est pas contestée.

C. MODALITÉS RELATIVES À LA RÉFECTION OU AU REMPLACEMENT DE POSTES DE DÉPART DE CENTRALES EXISTANTES

16. Dans sa décision D-2011-039, la Régie faisait suite à la décision D-2010-032 et demandait au Transporteur de clarifier la situation relative à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes, dans le cadre du dossier portant sur la politique d'ajouts[10], afin d'éviter tout potentiel d'iniquité[11].

17. En réponse à cette demande, le Transporteur propose le traitement suivant :

18. Il y a lieu de répartir les centrales existantes raccordées à son réseau en 3 catégories selon leur cadre contractuel :

    a) Les centrales appartenant à Hydro-Québec.

    b) Les centrales appartenant aux producteurs privés pour lesquels un remboursement sur les postes de départ jusqu'à la contribution maximale est versé par le Transporteur.

    c) Les autres centrales appartenant aux producteurs privés dont les postes de départ n'ont pas fait l'objet d'un remboursement du Transporteur[12].

19. En ce qui concerne la première catégorie, la réfection ou le remplacement des postes de départ est traité en pérennité.

20. Pour les postes de départs de la deuxième catégorie, le Transporteur propose de les traiter de la même manière, considérant que ces actifs deviennent des actifs du réseau de transport suivant le principe comptable du contrat-location.

21. Ceci dit, puisque les producteurs demeurent responsables de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de ces postes, le Transporteur exigera le respect de conditions contractuelles afin de bénéficier de ce traitement. À titre d'exemple, le producteur devra démontrer qu'il a une entente en vigueur, qu'il a effectué l'entretien de son poste de départ en conformité avec les exigences prévues à l'entente de raccordement et que la pérennité de son poste de départ est requise.

22. La Proposition permet de traiter l'ensemble des clients dans une situation similaire de la même façon.

23. Par contre, en ce qui concerne les autres centrales pour lesquelles les postes de départ n'ont pas fait l'objet d'un remboursement du Transporteur, la pérennité des installations n'est pas sous la responsabilité de ce dernier. Ces actifs ne font pas partie du réseau de transport, ce qui explique pourquoi le Transporteur ne propose pas de modalités pour la pérennité de ces actifs.

24. Cette Proposition est équitable pour l'ensemble des clients et permet d'éviter au Transporteur d'engager des coûts pour des actifs qui ne font pas partie de son réseau de transport.

---

[10] D-2011-039, par. 447 et suivants.
[11] D-2011-039, par. 450.
[12] Preuve en chef de HQT, p. 32.

25. Enfin, la portée de l'application de la Proposition doit tenir compte de certains contrats en cours. Ainsi, elle ne pourra être appliquée de manière identique pour tous les producteurs quant aux contrats passés.

26. Par contre, le Transporteur ne propose pas d'incorporer ces mesures aux *Tarifs et conditions*, considérant qu'elles portent sur des investissements en pérennité, non visés par la politique d'ajouts[13].

27. Cette Proposition est bien fondée et n'est pas contestée.

III. CONCLUSIONS

28. Considérant l'ensemble des faits pertinents et pour les motifs énoncés précédemment et dans sa preuve, le Transporteur demande à la Régie d'approuver cette Proposition.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 12 février 2015

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Procureurs de **Hydro-Québec**
Me Éric Dunberry
Me Marie-Christine Hivon
Bureau 2500,1 Place Ville-Marie
Montréal (Québec) H3B 1R1
Tél. ED: (514) 847-4492
Tél. MCH : (514) 847-4805
Téléc. : (514) 286-5474
eric.dunberry@nortonrosefulbright.com
marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com

HYDRO-QUÉBEC
Direction Affaires juridiques
Me Yves Fréchette
75, boul. René-Lévesque Ouest
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
frechette.yves@hydro.qc.ca

[13] DDR 1 de la Régie à HQT, R15.1.