Montréal, 23 juin 2014

PAR COURRIEL ET SDE

Me Véronique Dubois
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal (Québec)
H4Z 1A2

OBJET : R-3888-2014 : *Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport*

Chère consœur,

La présente fait suite à la lettre de Me Dunberry du 6 juin 2014 (B-0008) dans laquelle il est fait part des commentaires du Transporteur relativement aux demandes d'intervention déposées dans le cadre du dossier mentionné en rubrique. Concernant sa demande d'intervention, l'ACEF de l'Outaouais (ou « ACEFO ») communique ce qui suit.

En premier lieu, à la p.5 de B-0008, le Transporteur indique :

> «L'intéressé « *entend aborder chacun des sujets mentionnés à la demande du Transporteur* » et fait état de préoccupations générales, en écho aux questionnements exprimés ces dernières années par la Régie relativement à la politique d'ajouts du Transporteur, sans annoncer de perspectives propres ni alléguer de compétences particulières à ces sujets» [note de bas de page omise].

Dans sa demande d'intervention, l'ACEFO a d'abord présenté, au paragraphe 8, le cadre général de son analyse. Par la suite, pour chacun des sujets mentionnés à la demande du Transporteur, l'ACEFO a présenté des préoccupations spécifiques. Aussi, nous reproduisons ci-dessous les paragraphes 9 à 16 de la demande d'intervention afin de les commenter.

Le para. 9 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 9. Ainsi, pour l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau, il y a lieu de prendre en considération la pérennité de la charge locale, ce qui n'est pas nécessairement le cas pour les autres clients du Transporteur; »

Dans ce cas, l'ACEFO analysera et recommandera une application personnalisée de l'allocation maximale selon les clients, ce qui est différent de l'approche actuelle qui est la même relativement au nombre d'année à considérer.

Le para. 10 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 10. Pour les ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale ainsi que les ajouts au réseau des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites et les ajouts requis pour l'accroissement de la charge locale, l'ACEFO entend s'assurer que l'allocation maximale n'est appliquée qu'une seule fois et correspond à l'accroissement de la charge à alimenter. Dans ce cas précis, il y a également lieu de considérer que la charge locale est pérenne et examiner une période plus longue que 20 ans; »

L'expression « correspond à l'accroissement de la charge à alimenter », signifie que l'ACEFO analysera, notamment, si la façon de faire actuelle, qui consiste à considérer l'augmentation de la charge d'un poste spécifique sur 20 ans, permet d'atteindre l'objectif de neutralité tarifaire. L'ACEFO recommandera une modalité qui consiste à allouer au Distributeur un crédit annuel basé sur l'augmentation de l'ensemble de la charge locale pour l'ensemble des ajouts requis pour alimenter la charge locale. Étant donné que les ajouts ne coïncident pas toujours avec l'augmentation de la charge, les crédits annuels seraient cumulatifs avec une mise à jour périodique.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'allocation maximale, l'ACEFO réfère à la décision D-2013-145, à la page 12, relativement aux caractères pertinent et utile au présent dossier de l'analyse de certains paramètres utilisés pour la détermination de l'allocation maximale du Transporteur :

> « [47] La Régie considère que la méthode de détermination de l'allocation maximale du Transporteur s'appuie sur certains paramètres dont ceux évoqués par le RNCREQ. **La Régie est d'avis que le dossier générique prévu sur la politique d'ajouts constitue le forum approprié pour l'examen des modalités relatives au calcul de l'allocation maximale. Ce sujet est donc exclu du présent dossier**. »

Le para. 11 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 11. Selon l'ACEFO, il en est de même pour l'intégration d'une centrale d'un client de point à point: il faut considérer tous les coûts à partir de la production jusqu'à la livraison au client final; »

En effet, afin de s'assurer que les ajouts pour l'intégration d'une centrale d'un client de point à point ne contribuent pas à exercer une pression sur les tarifs de transport, il y a lieu de considérer non seulement les coûts directs du raccordement de la centrale, mais également les coûts encourus pour transiter la production de cette centrale jusqu'au point de livraison final.

Le para. 12 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 12. Concernant les modalités d'établissement et de versement de la contribution d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps, l'ACEFO entend s'assurer que les modalités retenues permettent d'éviter un impact à la hausse sur le tarif de transport et que ces modalités soient également appliquées aux autres clients du Transporteur si leur projet implique des mises en service échelonnées dans le temps, comme c'est le cas pour l'intégration de la production du complexe La Romaine, par exemple; »

Dans ce cas précis, la proposition du Transporteur ne concerne que le Distributeur. Selon l'ACEFO, cette proposition devrait également s'appliquer à l'intégration de centrales des clients de point à point, s'il y a plusieurs dates de mise en service. L'ACEFO a donné comme exemple l'intégration des centrales de La Romaine, mais elle n'entend pas revenir sur les décisions rendues dans ce cas.

Le para. 13 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 13. Concernant les risques particuliers de certains projets, il y a lieu de considérer une approche différente pour la charge locale et les clients de point à point. Dans le cas de la charge locale, le risque peut être résolu en considérant l'ensemble des besoins du Distributeur, alors qu'une telle approche peut plus difficilement s'appliquer pour un client de point; »

En effet, un traitement particulier pourrait se justifier pour la charge locale car une diminution de charge à un endroit peut être compensée par une augmentation ailleurs. La proposition d'allouer un crédit annuel basé sur l'augmentation de l'ensemble de la charge du Distributeur permet de tenir compte du risque de certains projets.

Les paras. 14 et 15 de la demande d'intervention se lisent comme suit :

> « 14. Pour les crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur, le Transporteur propose de « *maintenir la pleine allocation aux projets de raccordement de clients industriels du Distributeur, sans réduction, en conformité avec le texte actuel des Tarifs et conditions* » (B- 0004, HQT-1, doc. 1, p. 24). L'ACEFO entend examiner cette proposition et s'assurer qu'elle est équitable pour les clients du Distributeur;
>
> 15. L'ACEFO est d'accord avec la proposition du Transporteur de « *codifier dans les Tarifs et conditions l'approche de partage des coûts entre des clients pour des ajouts au réseau faisant partie d'une solution technique commune et optimale* » (B-0004, HQT-1, doc. 1, p. 25) et entend

> s'assurer que la codification qui sera incluse aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* («*Tarifs et conditions*») permettra un partage équitable des coûts, compte tenu des particularités des clients concernés; »

Dans ce cas, l'ACEFO entend s'assurer, notamment, que le partage des coûts reflète la causalité des coûts. Par exemple, il y a lieu d'examiner le cas d'ajout pour améliorer la fiabilité du réseau, mais qui permet également de diminuer le coût d'intégration d'une nouvelle production ou d'une nouvelle charge. Dans un tel cas, doit-on allouer à l'intégration de nouveaux besoins une partie du coût relié à l'amélioration du réseau ou ne rien allouer, étant donné que les ajouts seraient réalisés de toute façon?

Le para. 16 de la demande d'intervention se lit comme suit :

> « 16. L'ACEFO entend examiner le suivi des engagements proposé par le Transporteur afin de s'assurer qu'il présente une vision claire et complète des revenus que les projets de raccordement de centrales permettent de percevoir et de l'ensemble des coûts encourus par le Transporteur pour le raccordement de celles-ci. Selon l'ACEFO, la modification de la forme du suivi doit respecter l'esprit de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions* et ne doit pas servir à dégager un crédit quelconque à rembourser; »

L'ACEFO s'interroge, notamment, sur les conséquences de l'application des modalités indiquées aux lignes 23 à 33 de B-0004, HQT-1, document 1, page 28.

En second lieu, à la p.5 de B-0008, le Transporteur indique :

> « L'ACEFO déclare aussi vouloir procéder à l'examen de sujets que le Transporteur estime hors du cadre de l'instance, dont le traitement des travaux réalisés en pérennité (non visés par la politique d'ajouts et dont la Régie a reconnu qu'ils sont au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau de transport). » [note de bas de page omise].

Contrairement aux prétentions du Transporteur, le traitement de certains travaux de pérennité n'est pas « hors du cadre de l'instance » et l'ACEFO réfère, notamment, aux décisions suivantes de la Régie :

- D-2009-069, à la page 14 :

> [49] La Régie avait au départ une préoccupation avec les coûts de ce Projet, lequel inclut des installations que l'on ne retrouve pas dans tous les postes de départ de centrale de production d'électricité, notamment l'installation d'un transformateur de réserve et une double ligne de départ à 120 kV.

[50] De plus, le montant que le Transporteur investit dans ce nouveau poste de départ d'une centrale de 45 MW est de beaucoup supérieur à la contribution réglementaire du Transporteur au coût d'un poste de départ d'une nouvelle centrale établie aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions). Cette situation pourrait déceler un potentiel d'iniquité entre le ou les propriétaires de centrales existantes et ceux des nouvelles centrales. Si le Transporteur prévoit devoir rénover ou remplacer d'autres postes de départ de centrales existantes, cette question aurait avantage à être clarifiée dans le cadre tarifaire approprié, où des ajustements pourraient être apportés aux Tarifs et conditions, le cas échéant.

[51] La Régie accepte néanmoins les explications du Transporteur justifiant les investissements en question, en regard de ses objectifs et du fait que ce poste est situé au coeur d'une importante zone de consommation où la fiabilité est de mise et doit être maintenue.

[52] La présente demande de remplacement d'un poste de départ d'une centrale vétuste est une première pour le Transporteur et pour la Régie. La présente décision ne devrait pas être interprétée comme constituant un précédent à cet égard, mais comme l'autorisation d'un cas particulier. [Nous soulignons; notes de bas de page omises].

- D-2010-032, aux pages 82-83 :

[343] Par ailleurs, aucune disposition n'est actuellement prévue aux Tarifs et conditions à l'égard de la réfection du poste de départ d'une centrale existante telle Rapide-7.

[344] Dans une décision récente [D-2009-069], cette problématique avait déjà été soulevée :

> « *Si le Transporteur prévoit devoir rénover ou remplacer d'autres postes de départ de centrales existantes, cette question aurait avantage à être clarifiée dans le cadre tarifaire approprié, où des ajustements pourraient être apportés aux Tarifs et conditions, le cas échéant.* »

[345] **La Régie demande 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 traitant de la politique d'ajouts.** [notes de bas de page omises].

- D-2011-039, aux pages 105-106 :

> [447] Dans sa décision D-2010-032, la Régie 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 traitant de la politique d'ajouts.
>
> [448] En réponse à cette demande, le Transporteur souligne que les Tarifs et conditions, qui sont d'application obligatoire, constituent le cadre à l'intérieur duquel les obligations des parties sont décrites et où sont définies les relations commerciales entre le Transporteur et sa clientèle. Il fait valoir que ses responsabilités en regard des investissements en pérennité justifient de maintenir hors du cadre des Tarifs et conditions le traitement réglementaire de l'ensemble des ajouts requis pour assurer la pérennité du réseau.
>
> [449] La demande de la Régie faisait suite à l'examen des coûts de réfection ou de remplacement des postes de départ des centrales Rapides-7 et Rivière-des-Prairies, assumés entièrement par le Transporteur.
>
> [450] De l'avis de la Régie, cette situation pourrait déceler un potentiel d'iniquité entre les propriétaires de centrales, selon que les postes de départ de ces centrales font ou non partie des actifs du Transporteur au moment de leur réfection ou remplacement.
>
> [451] En effet, le texte des Tarifs et conditions stipule à la section B de l'Appendice J que, sauf dans le cas de centrales appartenant à Hydro-Québec, le propriétaire de la centrale est également propriétaire du poste de départ et demeure en tout temps responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de celui-ci. Aucune disposition n'est cependant prévue pour la réfection ou le remplacement de ce poste de départ.
>
> [452] **La Régie maintient ainsi sa préoccupation émise dans ses décisions antérieures et demande au Transporteur de formuler une proposition en ce sens.** [notes de bas de page omises].

Enfin, l'ACEF de l'Outaouais, tel qu'indiqué au budget de participation déposé avec sa demande d'intervention, a retenu les services de monsieur Paul Paquin, analyste senior. Elle entend intervenir de façon pertinente et utile au présent dossier. L'ACEFO entend éviter les dédoublements et respecter les paramètres déterminés par la Régie de l'énergie relativement à l'étude du dossier mentionné en rubrique.

L'ACEF de l'Outaouais demande respectueusement à la Régie de l'énergie que lui soit accordé le statut d'intervenante dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos meilleures salutations.

Me Stéphanie Lussier
10127, rue d'Iberville
Montréal (Québec), H2B 2T7
Tél.: 514.761.0032
Courriel : stephanie.lussier@sympatico.ca

cc: Me Éric Dunberry, *Norton Rose Fulbright*