

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° dossier : R-3959-2016

HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS
DE TRANSPORT

Demanderesse ou
Transporteur

c.

Newfoundland and Labrador Hydro

défenderesse

PLAN D'ARGUMENTATION

RÉPONSE DE NLH À LA DEMANDE DE RÉVISION DU TRANSPORTEUR

CONTEXTE

1. Le 18 décembre 2015, la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») a rendu la décision D-2015-209 (la « **Décision** ») dans le dossier R-3888-2014 Phase 1.
2. L'article 40 de la *Loi sur la régie de l'énergie* (« **LRÉ** ») prévoit que « [!]es décisions rendues par la Régie sont sans appel ».
3. Le 22 janvier 2016, le Transporteur déposait sa Demande de révision.
4. Le 18 mars, lors de l'audience sur la demande de sursis d'exécution de certaines conclusions de la Décision, la Régie a rappelé que les dossiers R-3959-2016 et R-3961-2016 procéderaient en deux phases, soit une première phase portant sur les conditions d'ouverture du recours en révision en vertu de l'article 37 de la LRÉ et une deuxième phase portant sur le fond si la Régie conclut que les critères d'ouverture du recours en révision sont remplis :

R-3959-2016, Notes sténographiques, Audience du 18 mars
2016, Volume 2 aux pp. 8-9.

« On vous informe également que la Régie va traiter ces deux demandes en révision en deux phases. La première phase va porter sur l'ouverture ou non à la révision. Et dans le cadre de cette première

phase, la Régie va également trancher, le cas échéant, la demande en irrecevabilité qui a été annoncée mercredi par certains intervenants. La deuxième phase sera nécessaire uniquement si un des motifs de révision soulevés par les demandes en révision est retenu par la Régie. Et, le cas échéant, la Régie déterminera ultérieurement le traitement de cette deuxième phase. »

5. L'audience qui débute le 31 mai 2016 porte sur les conditions d'ouverture du droit à la révision en vertu de l'article 37 de la LRÉ.

DEMANDE DE RÉVISION

I. CONDITIONS D'OUVERTURE DU RECOURS EN RÉVISION

6. Une décision rendue par la Régie peut faire l'objet d'une révision seulement dans les cas prévus à l'article 37 de la LRÉ. L'article 37 de la LRÉ prévoit ce qui suit :

« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue:

1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.

Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue. »

[Nos italiques.]

7. Les régisseurs siégeant en révision ne peuvent donner ouverture au recours en révision de la Décision uniquement parce que leur opinion sur l'application de la loi ou l'appréciation des faits serait différente.

P-110-2082R, D-2012-006, 30 juillet 2012, au para. 15.

Onglet 1

« [15] En résumé, à l'égard d'un vice de fond ou de procédure de nature à invalider une décision, la jurisprudence nous enseigne que :

une deuxième formation ne peut réviser la décision d'une première formation uniquement parce qu'elle aurait une opinion

différente sur l'application d'une disposition de la loi ou sur l'appréciation des faits. La demande en révision ne doit pas être un appel déguisé;

la deuxième formation ne peut intervenir en révision que si la décision contestée est entachée d'erreurs fatales de nature à l'invalider;

pour qu'il y ait vice de fond, la première formation doit avoir tiré des conclusions en droit ou en faits qui soient insoutenables, qui ne puissent être défendues. »

[Nos italiques.]

Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine, Onglet 2 2005 QCCA 775, au para. 51.

« [51] [...] Il s'agit de rectifier les erreurs présentant les caractéristiques qui viennent d'être décrites. **Il ne saurait s'agir de substituer à une première opinion ou interprétation des faits ou du droit une seconde opinion ni plus ni moins défendable que la première.** Intervenir en révision pour ce motif commande la réformation de la décision par la Cour supérieure car le tribunal administratif « commits a reviewable error when it revokes or reviews one of its earlier decisions merely because it disagrees with its findings of facts, its interpretation of a statute or regulation, its reasoning or even its conclusions. » »

[Nos italiques.]

8. La révision d'une décision de la Régie ne peut pas être un appel déguisé. Ce n'est que lorsque les conditions de l'article 37 de la LRE sont réunies que la Régie aura compétence pour réviser une décision. À défaut, la révision d'une telle décision par la Régie est *ultra vires*.

R-3878-2014, D-2014-095, 5 juin 2014, aux para. 17 et 24. Onglet 3
Voir *Épiciers unis Métro-Richelieu c. Régie des alcools, des courses et des jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.) aux p. 612-613. Onglet 6

« [17] Il est également de jurisprudence constante que **la révision ne peut être un moyen déguisé d'appel par lequel la formation en révision substituerait sa propre appréciation des faits à celle de la première formation.**

[...]

[24] Si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle

aura rendue et y substituer sa décision, le cas échéant. Toutefois, à l'inverse, ***si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision, sous peine de révision judiciaire.*** »

[Nos italiques.]

9. Il est bien établi dans la jurisprudence qu'une révision n'est un pas une deuxième opportunité d'apprécier la preuve présentée lors de l'audience originale.

R-3878-2014, D-2014-095, 5 juin 2014, au para. 17, 23-25. Onglet 3

« [17] Il est également de jurisprudence constante que la révision ne peut être un moyen déguisé d'appel par lequel la formation en révision substituerait sa propre appréciation des faits à celle de la première formation.

[...]

[23] Ainsi, selon la jurisprudence, seule une décision insoutenable en fait ou en droit (unsustainable finding in either regard) est révisable.

[24] Si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle aura rendue et y substituer sa décision, le cas échéant. Toutefois, à l'inverse, si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision, sous peine de révision judiciaire.

[25] Par ailleurs, ***la révision ne consiste pas à reconsidérer le fondement de la décision qui a été prise pour apprécier à nouveau les faits et rendre une décision plus appropriée. La demande en révision n'est pas l'occasion de parfaire sa preuve ou d'obtenir une seconde chance dans le cadre du traitement d'un dossier.*** »

[Références omises. Nos italiques.]

Tribunal Administratif du Québec c. Godin [2003] R.J.Q. 2490 Onglet 4 aux para. 48-50.

« [48] The second panel may only intervene where it can identify a fatal error in the impugned earlier decision. By the very terms of the provision, the error must, on account of its significance, be "of a nature likely to invalidate the decision", within the meaning of section 154(3).

[49] And I would ascribe to the verb “invalidate”, in this context, the meaning given to its corresponding adjective by the Canadian Oxford Dictionary:

invalid 1. not officially acceptable or usable, esp. having no legal force.
2. not true or logical; not supported by reasoning (an invalid argument).

[50] In short, section 154(3) does not provide for an appeal to the second panel against findings of law or fact by the first. On the contrary, ***it permits the revocation or review by the Tribunal of its own earlier decision not because it took a different though sustainable view of the facts or the law, but because its conclusions rest on an unsustainable finding in either regard.*** »

[Nos italiques.]

10. La Régie doit donc faire preuve d'une grande prudence avant d'accueillir un recours en révision puisque ce n'est ce que dans les cas où le demandeur s'est acquitté de son fardeau de démontrer que les conditions d'ouverture d'un tel recours sont remplies, soit que la Décision est entachée d'erreurs sérieuses ou fondamentales, que la Régie pourra donner droit au recours en révision.

R-3838-2013, D-2013-107, 16 juillet 2013, aux para 24-25.

Onglet 5

« [24] Considérant les conditions d'ouverture d'un recours en révision établies par la jurisprudence, la Régie doit faire preuve de prudence avant de procéder à la révision d'une décision et ne peut substituer sa propre opinion à celle de la première formation. ***Seules des erreurs sérieuses ou fondamentales peuvent donner ouverture à une demande en révision.***

[25] ***Enfin, le fardeau d'établir l'erreur et son caractère fondamental ou fatal, repose sur les Demandeurs en révision.*** »

[Nos italiques.]

11. Le Transporteur allègue être en droit de demander la révision de la Décision au motif qu'un vice de fond est de nature à invalider la Décision.
- II. **LA DÉCISION N'EST ENTACHÉE D'AUCUN VICE DE FOND QUI JUSTIFIE L'INTERVENTION DE LA RÉGIE**
12. La LRÉ prévoit la possibilité de réviser une décision entachée d'un vice de fond, sérieux et fondamental, qui est de nature à l'invalider.

Épiciers unis Métro-Richelieu Inc. c. Régie des alcools, des Onglet 6 courses et des jeux [1996] R.J.Q. 608, à la p. 11.

« The Act does not define the meaning of the term “vice de fond” used in Sec. 37. The English version of Sec. 37 uses the expression “substantive... defect”. ***In context, I believe that the defect, to constitute a “vice de fond”, must be more than merely “substantive”. It must be serious and fundamental.*** This interpretation is supported by the requirement that the “vice de fond” must be “... de nature à invalider la décision”. A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify review under Sec. 37. A simple error of fact or of law is not necessarily a “vice de fond”. ***The defect, to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision.*** »

[Nos italiques.]

P-110-2796R, D-2015-178, 22 octobre 2015 au para. 12. Onglet 7

« [12] [...] Le vice de fond, au sens de l'article 37 de la Loi, doit être sérieux, fondamental et de nature à invalider une décision. »

13. Seule une décision insoutenable en fait ou en droit est susceptible de révision en vertu du troisième paragraphe de l'article 37 de la LRÉ.

R-3878-2014, D-2014-095, 5 juin 2014 au para 23. Onglet 3

« [23] Ainsi, selon la jurisprudence, seule une décision insoutenable en fait ou en droit (*unsustainable finding in either regard*) est révisable. »

- a) **La Régie a appliqué les critères applicables à la reconnaissance de droits acquis et a conclu à bon droit en l'absence d'un droit acquis du Producteur d'utiliser les revenus des conventions existantes dans le cadre de projets de raccordement futurs**

14. Contrairement à ce qu'allègue le Transporteur, la Décision témoigne de l'application par la Régie des critères applicables à la reconnaissance de droits acquis.
15. Au paragraphe 236 de la Décision, la Régie retient de la preuve du Transporteur que l'option 12A.2i) a été utilisée dans le cadre du raccordement des centrales Eastmain 1-A, La Sarcelle et La Romaine et du poste Manic-2.

16. Ce recours à l'option 12A.2i) relativement à ces projets spécifiques a été entériné par les décisions de la Régie D-2008-149, D-2011-083 Motifs et D-2011-98 autorisant ces investissements.
17. Malgré ces décisions, qui ne portent que sur les investissements spécifiques requis, une jurisprudence abondante de la Régie des 15 dernières années confirme toutefois l'importance que des revenus additionnels soient associés à chaque nouveau branchement de centrale. C'est ce courant jurisprudentiel majoritaire qu'a suivi la Régie pour rendre la Décision.
18. Dans le cadre de la première demande tarifaire du Transporteur qui a donné lieu à l'approbation de la première version des tarifs et conditions, dans une discussion sur les ajouts au réseau, la Régie a déterminé que les « generator leads » font partie intégrale du réseau de transport. La notion de neutralité tarifaire commande que l'ensemble des utilisateurs paie le même tarif de type timbre-poste.

R-3401-98, D-2002-95, 30 avril 2002 à la p. 298.

Onglet 8

« La Régie accepte la proposition du transporteur que le coût des ajouts au réseau pourrait être intégré à la base de tarification ***s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles dans le cadre d'un dossier tarifaire.***

Cette position est équitable en regard des producteurs futurs. En effet, le tarif de transport inclut le coût des installations existantes qui permettent de raccorder et d'intégrer les centrales au réseau. ***Si les nouveaux producteurs devaient payer le coût de leurs installations, ils se trouveraient en position de payer deux fois les frais de raccordement et d'intégration : ils paieraient directement pour leurs propres besoins et ils paieraient indirectement le coût des installations des autres producteurs par le biais du tarif de transport.***

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. »

[Nos italiques.]

19. Dans le dossier concernant la demande du transporteur en vertu de l'article 73 de la LRÉ relative au raccordement de la centrale Tournustouc, en conformité avec la décision D-2002-95, la Régie s'est assurée que le raccordement de la centrale Tournustouc n'ait pas d'impact à la hausse sur le tarif payé par les clients présents sur le réseau au moment de l'inclusion des coûts de branchement de cette centrale.

R-3497-2002, D-2003-68, 4 avril 2003 à la p. 30.

Onglet 9

« Dans son évaluation du risque, la Régie estime que la possibilité évoquée par le RNCREQ, à savoir que les capacités d'exportation ne soient plus disponibles, est peu probable. Cependant, elle estime que, sur la période de dix ans à partir de la mise en service de la centrale Tournustouc, il y a une possibilité que le Producteur n'ait pas besoin de service de transport point à point parce que, temporairement, il n'aurait pas d'énergie à exporter en raison, par exemple, d'une période de faible hydraulité ou d'un bris d'équipement. La Régie est alors extrêmement soucieuse du fait que l'engagement financier du Producteur peut être suspendu de son simple refus de paiement, donc de sa simple volonté.

Du point de vue des conséquences, en cas de suspension, l'Entente est rendue inactive pour un temps. Si elle est réactivée et que les montants restent inchangés, il en résultera un manque à gagner pour le Transporteur. En conséquence, le Transporteur et éventuellement ses clients sont à risque concernant la garantie d'achat de service de transport point à point puisque l'Entente n'est pas du type « Take or pay ».

La Régie donne instruction au Transporteur de s'assurer de l'obtention d'une garantie financière pour le Projet qui répond à sa préoccupation et qui correspond à l'esprit et à la lettre des Tarifs et conditions. Elle requiert du Transporteur qu'il soumette la preuve d'une telle garantie. Cette garantie devra couvrir les frais d'intégration et assurer la neutralité tarifaire. Elle devrait être présentée à la Régie au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire du Transporteur, en même temps que le calcul du montant de cette garantie du Producteur.

La Régie précise qu'à défaut de preuve d'une telle garantie financière, les revenus prévus à l'Entente et non réalisés seront quand même inclus dans les projections de revenus du Transporteur pour fin d'établissement de ses tarifs. »

[Nos italiques.]

20. Dans le cadre de la demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale de la Péribonka au réseau de transport d'électricité, le Transporteur proposait d'utiliser les revenus de conventions de transport existantes pour couvrir les coûts de raccordement de la centrale Péribonka. La Régie a refusé la proposition du Transporteur. En conformité avec la décision D-2003-68 concernant le branchement de la centrale Toulnostouc, la Régie a exigé au Transporteur qu'il exige des revenus incrémentaux pour le raccordement de la centrale de la Péribonka. Ces revenus se devaient d'être associés à la nouvelle centrale.

R-3581-2005, D-2006-25, 1^{er} février 2006 à la p. 13.

Onglet 10

« Le Transporteur invoque que la comparaison du montant total payé au Transporteur à titre de réservations de transport et de l'ensemble des engagements d'achat du Producteur assure la neutralité tarifaire. La Régie rejette cet argument. **En effet, la neutralité tarifaire implique de vérifier que les revenus additionnels attribuables au raccordement sont au moins égaux aux coûts additionnels engendrés par ce raccordement.** Or, les revenus de l'ensemble des réservations de transport faites par le Producteur au cours d'une année ne sont pas nécessairement des revenus additionnels attribuables au raccordement de cette centrale, car ils auraient pu être obtenus en l'absence du raccordement de la nouvelle centrale.

Par conséquent, afin d'assurer la neutralité tarifaire de 21,1 M\$ au cours de chacune des 20 années visées par l'entente, le Transporteur devrait considérer la production annuelle (MWh) de la centrale Péribonka multipliée par le revenu unitaire moyen (\$/MWh) du Transporteur tiré des réservations de transport point à point faites par le Producteur durant l'année **(en excluant les réservations existantes en vertu du tarif annuel)**. Si ce produit est inférieur au montant de l'engagement d'achat annuel Péribonka, le Producteur devrait verser la différence au Transporteur. Si le produit est supérieur au montant de l'engagement annuel d'achat, un crédit serait accordé au Producteur utilisable, si requis, pour les années où le produit serait inférieur au montant de l'engagement annuel d'achat Péribonka.

Le Transporteur devra présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie qui tient compte de ce qui

précède. Le montant de la garantie d'achat devra être révisé à la mise en service de la centrale en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur. »

[Nos soulignés.]

21. Dans le cadre de la demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport d'électricité, comme pour le projet de raccordement de la centrale Péribonka, le Transporteur proposait d'utiliser les revenus de conventions de transport existantes pour couvrir les coûts de raccordement. La Régie a refusé la proposition du Transporteur, exigeant plutôt que le Transporteur s'assure de nouveaux revenus en provenance des centrales Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs pour assurer la neutralité tarifaire.

R-3585-2005, D-2006-36, 28 février 2006 aux pp. 12-13.

Onglet 11

« Le Transporteur invoque que la comparaison du montant total payé au Transporteur à titre de réservations de transport et de l'ensemble des engagements d'achat du Producteur assure la neutralité tarifaire. La Régie n'est pas convaincue par cet argument. **En effet, la neutralité tarifaire implique de vérifier que les revenus additionnels attribuables au raccordement sont au moins égaux aux coûts additionnels engendrés par ce raccordement. Or, les revenus de l'ensemble des réservations de transport faites par le Producteur au cours d'une année ne sont pas nécessairement des revenus additionnels attribuables au raccordement des deux centrales.**

Par conséquent, afin d'assurer la neutralité tarifaire de 8,1 M\$ au cours de chacune des 20 années visées par l'entente, le Transporteur devrait considérer la production annuelle (MWh) des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs, multipliée par le revenu unitaire moyen (\$/MWh) du Transporteur tiré des réservations de transport point à point faites par le Producteur durant l'année (en excluant les réservations existantes en vertu du tarif annuel). Si ce produit est inférieur au montant de l'engagement d'achat annuel CA-RDC, le Producteur devrait verser la différence au Transporteur. Si le produit est supérieur au montant de l'engagement annuel d'achat, un crédit serait accordé au Producteur utilisable, si requis, pour les années où le produit serait inférieur au montant de l'engagement annuel d'achat CA-RDC.

Le Transporteur devra présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie d'achat qui tienne compte de ce qui précède. Le montant de la garantie devra être révisé à la mise

en exploitation des deux centrales en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur. »

[Références omises. Nos italiques.]

22. Le Transporteur a demandé la révision des décisions D-2006-25 et D-2006-36. Le Transporteur remettait en question la compétence de la Régie dans le cadre strict de l'application de l'article 73 de la LRÉ d'exiger une nouvelle garantie d'achat impliquant un engagement contractuel du Producteur d'acheter annuellement des services de transport reliés à la production des centrales en question. La Régie a accepté la position du Transporteur en révision, accepté que l'exigence de nouvelles garanties équivalait à une modification des tarifs et conditions et souligné que la Régie ne pouvait modifier les tarifs et conditions du Transporteur dans le cadre d'un dossier d'investissement présenté en vertu de l'article 73 de la LRÉ. La Régie a néanmoins rejeté la demande de révision du Transporteur au motif que ce vice de fond ou de procédure n'est pas de nature à invalider les Décisions étant donné que les nouvelles exigences ne sont pas exécutoires en pratique.

R-3598-2006, D-2006-143, 5 octobre 2005.

Onglet 12

23. Dans le dossier R-3549-2004 Phase 2 portant sur la répartition du coût de service dans le cadre de la demande du Transporteur relative à la modification des conditions des services de transport, le Transporteur a demandé l'inclusion de l'article 12A.2 (i, ii, iii) au texte des tarifs et conditions. La Régie a cherché à comprendre les intentions du Transporteur relativement à ce nouvel article. En réponse aux questions de la Régie, **le Transporteur indiquait lui-même que le recours à l'article 12A.2i) implique des nouveaux revenus associés au projet de raccordement.** Nulle part dans cet engagement, le Transporteur ne fait allusion à l'utilisation de conventions existante pour couvrir les frais de raccordement de nouvelles installations.

R-3549-2004 Phase 2, HQT-9, Document 19.

Onglet 13

24. La Régie prend acte de cette intention du Transporteur dans sa décision.

R-3549-2004 Phase 2, D-2006-66, 18 avril 2006 aux pp. 35-37. Onglet 14

« La première option (article 12A.2i) consiste pour le client à signer une convention de service pour un service de transport ferme de long terme dont la valeur actualisée des paiements pendant sa durée est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant qui lui est remboursé, pour assurer l'intégration de la source de production. »

[...]

L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement de centrale 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. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer de façon raisonnable l'atteinte de l'objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire tant aux nouveaux clients qu'à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix à faire par la Régie dans l'intérêt public.

Dans ce cadre, la troisième option assure le remboursement des coûts encourus pour le raccordement et remplit l'objectif poursuivi : elle est donc acceptable. La deuxième option est aussi acceptable si le producteur exploite une seule centrale dans la zone de réglage du Transporteur. Si le producteur opère d'autres centrales, il pourrait s'ensuivre un interfinancement en faveur de la centrale nouvellement raccordée. Rien n'assure, dans la formulation proposée par le Transporteur de cette option, que les revenus résultant du branchement de la nouvelle source de production suffisent à couvrir les coûts encourus pour son intégration.

La Régie juge la deuxième option acceptable, dans la mesure où la nouvelle production génère des revenus suffisants pour couvrir les coûts encourus du Transporteur. La Régie souhaite éviter des situations de manque à gagner telles que celles constatées pour l'intégration des productions éoliennes de Mont Miller et Mont Copper. À cette fin, les revenus pris en compte aux fins de la garantie d'achat seront présumés correspondre au produit de la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement par le tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme.

Concernant la première option, elle est adéquate dans la mesure où l'engagement ferme de long terme conclu avec le producteur génère des revenus additionnels sur une période suffisante pour assurer la neutralité tarifaire du projet.

Pour la Régie, la présence, requise par la première option, d'une convention de service ferme à long terme procure à la clientèle existante du Transporteur une garantie forte assurant le financement des ajouts au réseau. Le risque de modification sur une base non ferme des réservations de long terme actuelles d'un client ne justifie pas l'ajout d'une mesure de l'énergie injectée sur le réseau au même titre que pour la seconde option de l'article 12A.2. »

[Nos italiques.]

25. Dans le cadre de la demande du transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2007, le Transporteur a proposé plusieurs modifications à l'article 12A.2 visant à en déterminer des modalités d'application. Dans sa décision, la Régie réitère les principes de neutralité tarifaire et la nécessité d'associer des revenus additionnels au raccordement de nouvelles centrales. Nulle part dans sa décision la Régie accepte-t-elle l'utilisation de revenus provenant de conventions de transport existantes pour le raccordement de nouvelles centrales.

R-3605-2006, D-2007-08, 20 février 2007 aux pp. 71-73.

Onglet 15

« Le Transporteur propose plusieurs modifications au texte de l'article 12A.2 afin d'apporter selon lui des précisions permettant de déterminer des modalités d'application.

La Régie se prononce ci-après sur les modifications proposées par le Transporteur, à la lumière de la décision D-2006-66 où elle mentionnait :

« 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 ».

[...]

Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des revenus additionnels au Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les coûts additionnels associés au projet.

Par ailleurs, la Régie maintient le concept de signature d'une convention. [...] »

[Nos italiques.]

26. Dans le cadre de la demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour une nouvelle ligne de transport à 315 kV Chénier-Outaouais, un projet d'investissement présenté comme directement lié au projet d'interconnexion de 1250 MW entre le Québec et l'Ontario, la Régie rappelait l'importance que des revenus additionnels soient associés à chaque nouveau raccordement. Il y a lieu de souligner que cette décision a été rendue avant la signature des conventions de services de 1200 MW sur le chemin HQT-MASS et de 1200 MW sur le chemin HQT-NE.

R-3646-2007, D-2008-030, 7 mars 2008 aux pp. 18-19.

Onglet 16

« La Régie est satisfaite de la faisabilité économique du présent Projet qui, selon les hypothèses retenues par le Transporteur sur l'horizon 2009-2030, ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse par rapport au tarif actuel. Il en est de même de son impact tarifaire sur un horizon de 40 ans.

L'examen du présent dossier soulève cependant un questionnement plus général relatif aux revenus additionnels devant couvrir les investissements additionnels reliés aux nouvelles interconnexions. En ce qui concerne ce questionnement, le Transporteur précise que :

« [...] la réservation de transport ferme de point à point à long terme d'Hydro-Québec Production (le « Producteur ») pour la nouvelle interconnexion de 1 250 MW avec l'Ontario assure au Transporteur des revenus pendant une période de 50 ans. Le Producteur n'aurait pu faire une telle réservation de 1 250 MW si la nouvelle interconnexion, qui est le seul chemin permettant de transiter une telle capacité vers l'Ontario, n'avait pas été construite. D'autre part, le Transporteur mentionne qu'aucune réservation à long terme n'a été faite sur les interconnexions existantes vers l'Ontario. Celles-ci ne sont utilisées que pour des transactions de court terme et les revenus de transport qui leur sont associés sont donc minimaux.

Par ailleurs, le Transporteur est d'avis que la mise en service de la nouvelle interconnexion avec l'Ontario et de la ligne à 315 kV Chénier-Outaouais proposée n'aura pas pour résultante de neutraliser la capacité d'exportation des interconnexions existantes. En effet, des transactions simultanées sur les différentes interconnexions pourront continuer d'être réalisées. »

La Régie est d'avis que le Transporteur percevra les revenus de service de point à point à long terme découlant de la convention signée avec le Producteur qui couvriront l'investissement additionnel relié à cette interconnexion. ***Cependant, elle n'est pas convaincue que ces revenus seront, dans leur totalité, des revenus additionnels, car elle considère possible qu'il y ait un transfert de revenus de point à point des autres interconnexions vers la nouvelle interconnexion avec l'Ontario.***

La Régie veut s'assurer, qu'en plus des revenus découlant de la convention signée avec le Producteur pour le Projet, les engagements de réservation de service de point à point pris depuis 2002 produiront les revenus anticipés pour couvrir les coûts des raccordements de centrales. De la même façon, dans le cas où de nouvelles capacités de production doivent être raccordées au réseau, les revenus additionnels en découlant devront couvrir les coûts de raccordement de celles-ci par le biais d'engagements spécifiques et additionnels aux engagements existants, en particulier celui relatif à la réservation de 1 250 MW sur la nouvelle interconnexion avec l'Ontario.

La Régie demande au Transporteur de présenter, lors des prochains dossiers tarifaires, un suivi des différents engagements et conventions d'achat de service de transport. La Régie considère que ce questionnement relatif aux revenus additionnels devant couvrir les investissements additionnels liés aux nouvelles interconnexions devra être examiné lors d'un prochain dossier tarifaire. »

[Références omises. Nos italiques. Nos soulignements.]

27. Dans le dossier R-3674-2008, soit la demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle à son réseau de transport, sous la plume du régisseur Lassonde, la Régie a rendu la première décision dans laquelle elle acceptait l'utilisation de revenus provenant de conventions de transport existantes pour couvrir la contribution prévue à l'article 12A.2. La Régie a accepté la proposition du Transporteur d'associer le branchement des centrales Eastmain 1-A et La Sarcelle à la convention de service pour un service de transport ferme à long terme de point à point de 1250 MW sur l'interconnexion avec l'Ontario conclue entre le Transporteur et le Producteur le 16 octobre 2006 signée le 16 octobre 2006.

R-3674-2008, D-2008-149, 4 décembre 2008 aux pp. 5-6.

Onglet 17

« Justification économique et impact tarifaire

Le Transporteur soumet que la faisabilité économique du Projet est assurée par le fait que les coûts du Projet, jusqu'à concurrence des montants maxima pour les ajouts au réseau et pour les postes de départ, seront récupérés à partir des revenus provenant des achats de service de transport du Producteur.

À cet effet, une entente de raccordement conclue avec le Producteur associe le montant correspondant des revenus actualisés de service de transport reçu ou à recevoir du Producteur, en vertu de la

convention de service pour un service de transport ferme à long terme de point à point de 1 250 MW, sans les pertes de transport (la « demande de réservation HQT-ON »), sur l'interconnexion avec l'Ontario conclue entre le Transporteur et le Producteur le 16 octobre 2006 (la « Convention de service »), aux coûts assumés par le Transporteur, majorés : i) d'un montant de 15 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que ii) des taxes applicables, pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

Le tableau suivant tiré de la pièce HQT-7, document 1, page 6, illustre la provenance des revenus estimés et la valeur des engagements couvrant les coûts du Transporteur.

Tableau 1	
Validation des engagements pour le service de transport de point à point selon l'article 12A.2 i)	
	Montants actualisés (M\$)
Demande de réservation HQT-ON	
Revenus (2009-2059)	1 584,3
Moins : Revenus 2009	(28,6)
Sous-total - Revenus	1 555,7
Engagement – Interconnexion Ontario	735,0
Engagement – Eastmain-1-A / Sarcelle	216,5
Sous-total – Engagements	951,5
Solde disponible pour engagements futurs	604,2

Le montant actualisé de l'engagement du Producteur est estimé à 216,5 M\$ par le Transporteur. À la section suivante, la Régie explique en quoi cet engagement n'est pas conforme aux dispositions des Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro- Québec (les Tarifs et Conditions).

Le Transporteur fournit aussi une analyse de l'impact tarifaire du Projet basé sur ses estimations des coûts, des revenus anticipés du point à point pour une puissance cumulée de 950 MW et de la contribution du Producteur couvrant les coûts qui excèdent les montants maxima que peut assumer le Transporteur pour les ajouts au réseau et les postes de départ. Cette analyse montre que pour les périodes considérées, le Projet ne génère pas d'impacts à la hausse par rapport au tarif actuel (2008), compte tenu que la croissance des besoins de transport

permet de neutraliser les coûts associés à la mise en service du Projet. »

[Références omises. Nos italiques.]

28. Dans le cadre du dossier R-3969-2008 Phase 1 concernant la modification des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2009, dans la décision D-2009-071 portant sur le suivi des engagements d'achat et la politique d'ajouts au réseau, la Régie réitère de nouveau l'importance du respect de l'objectif de l'article 12A.2 d'assurer que tout nouveau branchement génère des revenus additionnels. La Régie reporte au dossier tarifaire suivant le traitement des engagements en s'assurant d'émettre des recommandations au Transporteur quant au suivi des engagements.

R-3969-2008 Phase 1, D-2009-071, 4 juin 2009 aux para. 8-24. Onglet 18

[8] En ce qui a trait aux ajouts au réseau requis pour le raccordement de la centrale Tournustouc, 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 : Tournustouc, Eastmain-1, Péribonka, Mercier, ChuteAllard et Rapides-des-Cœurs ainsi que Rapides-des-Cèdres.

[9] Aux fins de la validation des engagements d'achat de type Tournustouc, le Transporteur compare le total des engagements pris par le Producteur à divers revenus découlant des conventions de service de point à point. 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 Tournustouc.

[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), 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.**

[...]

[14] La Régie notait que, dans le scénario « Sans Toulnostouc », 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 Toulnostouc, les revenus associés à ces réservations devraient, en principe, être exclus.**

[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 précité, 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 Toulnostouc. 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 Toulnostouc 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 Toulnostouc, 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 Toulnostouc 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 tarifaire. 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.

[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.

[Nos italiques.]

29. Dans le dossier R-3715-2009 portant sur la demande du Transporteur 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, la Régie autorise le projet d'investissement en soulignant l'absence d'impact à la hausse sur le tarif.

R-3715-2009, D-2010-084 au para. 70

Onglet 19

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

30. Dans le dossier R-3757-2011, soit la demande du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport, bien que la Régie, sous la plume du régisseur Richard Lassonde, ait accepté l'utilisation des revenus de l'ensemble des engagements existants du Producteur pour couvrir la contribution du Transporteur, la décision de la Régie fait état de la nécessité de clarifier la situation lors du dossier générique à venir.

R-3757-2011, D-2011-083 Motifs, 30 juin 2011 aux para. 61-70. Onglet 20

« [61] L'article 12A.2 a été introduit aux Tarifs et conditions en 2006 par la décision D-2006-66. Le texte n'a pas été modifié depuis, bien qu'il ait fait l'objet de plusieurs opinions et commentaires, tant des intervenants que de la Régie, sur le sens à donner à ces dispositions.

[62] La cohérence des décisions est souhaitable, mais il y a lieu de distinguer, aux décisions de la Régie, le contenu décisionnel et les opinions. Ainsi et avec égard, la présente formation ne partage pas les réserves exprimées par la Régie dans le cadre du dossier R-3669-2008, décision D-2009-071, page 11 sur « 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 [...] » parce que, entre autres, cela ne serait pas prévu au texte des Tarifs et conditions.

[63] Cette question et celle du suivi des engagements contractuels des clients du Transporteur ont été exportées d'un dossier tarifaire à l'autre pour finalement être déferées à une cause générique que la Régie a demandé au Transporteur de soumettre en 2011.

[64] Dans le cadre de la présente demande d'autorisation, la question émerge concrètement et appelle à une décision sur la conformité ou

non des Conventions de service du Producteur aux dispositions de l'article 12A.2i), tel que rédigé présentement.

[65] La présente formation souhaite s'éloigner des exercices de sémantique qui ne mènent souvent qu'à réaliser qu'un concept peut être libellé de différentes façons. Cela semble être le cas de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions, si on en juge par la lecture différente qu'en font les parties aux présentes.

[66] Ce qui importe, dans le contexte, est de lire et d'appliquer ces dispositions de façon pragmatique au cas concret sous étude.

[67] *Les questions reliées aux précisions, modifications, ajouts de texte, modifications et concordances avec d'autres textes qui peuvent se soulever, pourront, le cas échéant, être traitées dans le cadre de la cause générique.*

[68] L'objet ou l'économie de l'article 12A.2i) est assez simple : la récupération des coûts encourus par le Transporteur au moyen des revenus générés par « [a]u moins une convention de service [...] pour le service de transport ferme à long terme ».

[69] Les dispositions suivantes des Tarifs et conditions aident à comprendre le sens de l'article 12A.2i).

[70] Les Tarifs et conditions réfèrent d'abord à la règle de base relative au montant maximal que le Transporteur est autorisé à investir pour des ajouts à son réseau :

« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement :

Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'Appendice J, s'appliquent [...]. »

[Références omises. Nos italiques.]

31. Finalement, dans le cadre de la demande du Transporteur relative au projet de remplacement de deux transformateurs élévateurs au poste Manic-2, la Régie, sous la plume du régisseur Richard Lassonde, a accepté la proposition du Transporteur d'utiliser les revenus provenant de conventions de transport existantes aux fins de l'engagement prévu à l'article 12A.2i).

R-3762-2011, D-2011-098, 7 juillet 2011 aux para. 24-27.

Onglet 21

[24] Selon l'article 23 de l'Entente relative à l'accroissement de puissance de la centrale Jean-Lesage, le Producteur se prévaut de

l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des Tarifs et Conditions afin de couvrir les frais d'intégration assumés par le Transporteur. Ces frais sont estimés à 4,0 M\$, soit un montant de 3 364,6 k\$ pour le coût des ajouts au réseau et un montant de 636,9 k\$ pour les frais d'entretien et d'exploitation et de la taxe sur les services publics.

[25] Selon le Transporteur, conformément aux dispositions de l'article 12A.2i), la valeur actualisée des paiements qu'il recevra pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts qu'il aura encourus pour assurer l'intégration de la puissance additionnelle de la centrale Jean-Lesage.

[26] Le Transporteur indique, plus particulièrement, que le Producteur a signé les trois conventions de service de transport ferme à long terme suivantes pour couvrir ses engagements d'achat :

- la convention de service de transport à long terme HQT-ON qui a été signée le 16 octobre 2006 et déposée à la Régie le 16 novembre 2006;
- les conventions de service de transport à long terme HQT-MASS et HQT-NE qui ont été signées le 31 mars 2009 et déposées à la Régie le 21 avril 2009.

[27] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur voulant que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le conseil d'administration de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et que, le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

32. Il y a lieu de souligner que la Régie a réitéré l'importance d'avoir une politique d'ajout qui contient un ensemble de mesures cohérentes.

R-3738-2010, D-2011-039, 6 avril 2011 aux para. 426-431.

Onglet 22

« [426] Le Transporteur soumet qu'il est nécessaire que les tarifs de transport reflètent la juste valeur de ses actifs. En 2002, la Régie a précisément considéré comme étant juste, dans le contexte où un même tarif unitaire était appliqué au service pour l'alimentation de la charge locale et aux clients de point à point, d'adopter, par une contribution des clients, une mesure permettant d'éviter que le Transporteur ne reflète, au tarif unique, tous les coûts associés à la desserte de la charge locale et vice versa. Cet argument du

Transporteur ne règle donc en rien les questions liées au concept de neutralité tarifaire.

[427] À cet égard et comme relaté plus haut, EBM soumet que, si l'avenue proposée par le Transporteur devait être envisagée, il y aurait lieu de revoir la notion de tarif unique pour le service d'alimentation de la charge locale et pour le service de point à point.

[428] Finalement, le Transporteur soumet que le fondement même de la réglementation économique réside en la « faculté d'adaptation » aux nouvelles situations. La Régie est d'accord avec ce principe mais ne voit rien dans la preuve et les arguments du Transporteur démontrant, de façon convaincante, quel problème important lui cause l'application du concept de neutralité tarifaire et qui nécessiterait une telle adaptation.

[429] ***Par ailleurs, la Régie est d'avis que les dispositions tarifaires énoncées dans la politique d'ajouts du Transporteur et les autres dispositions des Tarifs et conditions, approuvées dans la décision D-2002-95, font partie d'un ensemble cohérent.*** Dans l'éventualité où il serait justifié d'adapter cette politique à un contexte particulier, la Régie est d'avis que cette adaptation ne devrait pas se limiter à modifier une de ces composantes sans évaluer l'impact de cette modification sur la cohérence de l'ensemble des dispositions tarifaires en vigueur. La preuve soumise par le Transporteur, à cet égard, n'est pas convaincante.

[430] Pour tous ces motifs, la Régie rejette la demande de modification de la politique d'ajouts soumise par le Transporteur.

[431] Par contre, la Régie conçoit que sur une très longue période, les besoins de transport liés à la croissance puissent requérir des investissements par palier très coûteux ayant des répercussions ponctuelles importantes sur le niveau de la contribution du Distributeur. Dans cette perspective, une certaine souplesse pourrait être envisagée dans les modalités d'application relatives au versement des contributions du Distributeur. Le Transporteur pourrait soumettre une proposition en ce sens. »

[Nos italiques.]

33. Il ressort de ces nombreuses décisions tarifaires rendues par des formations de trois régisseurs que la Régie a développé une position contraire à celle où la Régie ne siégeait qu'à un seul régisseur et que la décision D-2015-209, contestée par le Transporteur, est en fait la conclusion logique de l'ensemble des décisions tarifaires précédentes sur ce sujet. De plus, l'étude approfondie de cet enjeu dans le dossier R-3888-2014 Phase 1 répondait au souhait exprimé par le régisseur qui siégeait seul dans la Décision D-2011-083, soit que le libellé de

l'article 12A.2 i) devait faire l'objet d'un débat dans ce dossier générique. De plus les nombreuses décisions opposées à celle du régisseur Lasonde sont des indications claires que le Producteur ne pouvait prétendre avoir des droits acquis clairs quant à l'utilisation des revenus en provenance de conventions de transport existantes. Même la décision sur le projet Romaine mentionne les difficultés quant à l'interprétation et l'application de l'article 12A.2i).

34. La Régie fait référence à cette notion de cohérence dans la Décision.

R-3888-2014 Phase 1, D-2015-209, 18 décembre 2015 aux para. 26-29, 407.

35. Aux paragraphes 382 à 408 de la Décision, la Régie fonde son analyse sur les critères applicables pour conclure que le Producteur ne peut prétendre bénéficier de droits acquis lui permettant d'utiliser les revenus des trois conventions de service signées en 2006 et 2009 aux fins de couvrir les coûts d'ajouts au réseau relatifs au raccordement de toutes les centrales futures du Producteur et à un accroissement de puissance.

36. Plus précisément, au paragraphe 389 de la Décision, la Régie rappelle les critères établis par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Dikranian c. Québec*, soit :

Dikranian c. Québec (Procureur général), [2005] 3 RCS 530, Onglet 23 2005 CSC 73 aux paras 37-40

[37] Peu d'auteurs ont tenté de définir le concept de « droit acquis » ». L'appelant cite le professeur Côté à l'appui de ses prétentions. Cet auteur soutient que le justiciable doit satisfaire à deux critères pour avoir un droit acquis : (1) sa situation juridique est individualisée et concrète, et non générale et abstraite, et (2) sa situation juridique était constituée au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

[38] Un survol de la jurisprudence de notre Cour et des tribunaux des autres provinces me convainc de la justesse du cadre d'analyse proposé par l'appelant.

[39] Un tribunal ne peut donc conclure à l'existence d'un droit acquis lorsque la situation juridique considérée n'est pas individualisée, concrète, singulière. La seule possibilité de se prévaloir d'une loi ne saurait fonder une prétention de droits acquis [...]. Comme l'a clairement indiqué le juge Dickson (plus tard Juge en chef) dans *Gustavson Drilling*, [...], le simple droit de se prévaloir d'un texte législatif abrogé, dont jouissent les membres de la communauté ou une catégorie d'entre eux à la date de l'abrogation d'une loi, ne peut être considéré comme un droit

acquis [...]. En d'autres mots, le droit doit être acquis à une personne en particulier.

[40] ***Mais ce n'est pas tout, il faut aussi que la situation se soit matérialisée*** [...]. Quand un droit devient-il assez concret? Le moment variera en fonction de la situation juridique en cause. J'y reviendrai. Il suffit de dire pour le moment que tel le décès du testateur qui transforme instantanément en droits les attentes des héritiers [...], tel le délit qui fait naître sur-le-champ le droit à la réparation [...], ***l'accord contractuel confère instantanément aux parties des droits et des obligations*** [...].

[Références omises. Nos italiques.]

37. Sur la base de ces critères, c'est à bon droit que la Régie a conclu qu'à moins d'avoir confirmé son intention dans une entente de raccordement, donc **à moins d'avoir cristallisé son droit d'utiliser les revenus de conventions existantes dans une entente de raccordement avec le Transporteur**, le Producteur ne peut prétendre à des droits acquis, soit une situation individualisée, concrète, singulière, lui permettant d'utiliser les revenus de toutes les conventions existantes dans le cadre de projets de raccordement futurs.

R-3888-2014 Phase 1, D-2015-209 aux para 390-397, 402.

Onglet 24

« [390] Ainsi, une personne pourra se faire reconnaître des droits acquis si elle est en mesure de faire état d'une situation juridique individualisée, concrète et singulière. Il faut noter, de plus, que la seule possibilité de se prévaloir d'une loi ne saurait fonder de droits acquis.

[391] Afin de déterminer si le Producteur peut prétendre à l'existence de droits acquis, il est primordial de déterminer la nature des droits en sa faveur au moment du changement dans les Tarifs et conditions, soit, en l'occurrence, l'abrogation de l'option i) de l'article 12A.2. En l'espèce, il est pertinent de rappeler comment se lit cette option :

« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement : Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants :

i) Convention de service de transport de long terme

Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur ».

[392] Cette disposition permet donc à un propriétaire de centrale de soumettre, à titre d'engagement, une convention de service de long terme dont la valeur actualisée des paiements à effectuer couvre au moins les coûts encourus par le Transporteur pour le raccordement d'une centrale au réseau de transport.

[393] Le choix de cette option appartient au propriétaire de la centrale et doit être confirmé dans une entente de raccordement. À titre d'exemple, la Régie reproduit la clause contenue dans l'entente de raccordement avec le Producteur pour le projet La Romaine :

« e) Recouvrement des frais d'intégration assumés par le Transporteur Afin que le Transporteur puisse recouvrer la totalité des frais d'intégration assumés par le Transporteur tel que stipulé à l'article 6.1a), le Producteur se prévaut de l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions ».

[394] Selon la Régie, il importe de souligner qu'aucune disposition du texte des Tarifs et conditions n'est rédigée de manière à garantir au client qui signe une convention de service de long terme qu'il pourra utiliser tous les revenus disponibles découlant de cette convention, s'il doit éventuellement fournir un engagement pour un raccordement de centrale selon les termes de l'article 12A.2. Le droit du client d'utiliser une convention de service de long terme aux fins de l'article 12A.2 i) est limité spécifiquement aux cas où ce client est appelé à fournir un engagement pour le raccordement d'une centrale au réseau du Transporteur.

[395] Dans ces circonstances, l'existence d'un droit acquis, s'il en est, ne peut découler directement d'un droit accordé par les Tarifs et conditions mais plutôt du cadre réglementaire plus global que la disponibilité de l'option prévue à l'article 12A.2 i) pouvait créer, compte tenu de l'interprétation que le Producteur pouvait en faire.

[396] À cet égard, et comme mentionné précédemment, la Régie considère que la preuve au dossier ne lui permet pas de se prononcer sur les éléments pris en compte par le Producteur lors de la signature des Conventions.

[397] ***Le fait que la Régie ait pu, à l'occasion de demandes d'autorisation pour des projets de raccordement de centrales, accepter l'utilisation des Conventions du Producteur n'a pas pour effet de créer des droits acquis en sa faveur lui garantissant l'utilisation de l'ensemble des revenus de ces Conventions.*** La Régie est d'avis qu'il faut éviter d'élargir indûment la portée de ses décisions qui, faut-il le rappeler, statuent sur des demandes particulières.

[...]

[402] Selon la Régie, ces enseignements de la Cour Suprême du Canada peuvent s'appliquer à l'article 12A.2 i). En effet, tant et aussi longtemps que l'option est en vigueur, un producteur a l'entière liberté de s'en prévaloir et de faire inscrire ce choix dans l'entente de raccordement. ***Toutefois, l'abrogation d'une telle option a pour effet de priver le client du droit de se prévaloir de cette option pour toute demande de raccordement d'une centrale dans le futur.*** »

[Références omises. Nos italiques.]

38. Il ressort de ce qui précède que la Régie a appliqué les critères applicables à la reconnaissance de droits acquis du Producteur et a conclu en l'absence d'un droit acquis du Producteur de se prévaloir de l'option 12A.2i) et, partant, d'utiliser les revenus des conventions existantes dans le cadre de projets de raccordement futurs.
39. Par ailleurs, il y a lieu de rappeler que la situation ne pouvait être cristallisée pour toutes les demandes d'ajouts puisque la Régie avait annoncé son intention de clarifier la portée de l'article 12A.2i).
- b) La Décision est suffisamment motivée.**
40. D'entrée de jeu, rappelons que la Décision compte près de 200 pages.
41. L'article 18 de la LRÉ prévoit que les décisions de la Régie sont motivées :

« Une décision de la Régie doit être rendue avec diligence et être motivée; elle fait partie des archives de la Régie qui en transmet sans délai une copie certifiée aux participants et au ministre. De plus, la Régie transmet au ministre, à sa demande, copie de tout document s'y rapportant.

En outre, toute décision rendue par la Régie en vertu de l'article 59 doit être publiée à la Gazette officielle du Québec. »

42. L'exigence de motifs au soutien d'une décision découle aussi, selon un courant jurisprudentiel relativement récent, des règles de justice naturelle.

Patrice Garant, *Le Droit administratif*, 2010, Yvon Blais, Onglet 25 Cowansville (Qc.) à la p. 694.

« La jurisprudence admet depuis plusieurs années que le refus de motiver une décision susceptible d'être protégée en révision ou en appel viole davantage l'équité parce qu'il empêche l'administré de pouvoir faire une contestation efficace; il ne pourra, en appel, faire valoir adéquatement tous ses moyens. Dans la même veine, la Cour Supérieure a admis que l'insuffisance des motifs peut équivaloir à la violation de la justice naturelle. »

43. L'étendue de l'obligation qui incombe à la Régie de motiver ses décisions varie selon les circonstances. De façon générale, le degré de précision requis ne requiert qu'une motivation réelle. Les motifs menant à une décision de la Régie doivent être raisonnablement précis, clairs et intelligibles.

R-3657-2008, D-2008-061 Motifs, 30 mai 2008 aux pp. 8-9. Onglet 26

« Lorsqu'une disposition législative oblige un tribunal à motiver sa décision, les motifs contenus dans son jugement doivent être considérés comme suffisants.

Dans la décision D-2006-144, la Régie s'exprime sur le test qui doit être appliqué pour déterminer si l'obligation de motiver est remplie ou non :

« En vertu de l'article 18 de la Loi, la Régie a l'obligation de motiver ses décisions. **En pratique, comme le précise Yves Ouellette, « pour être considérés comme suffisants, les motifs doivent être raisonnablement précis en faits et en droit, en plus d'être clairs et intelligibles ».** Cette obligation de motiver doit cependant s'adapter à chaque cas d'espèce. Par exemple, lorsque la Régie décide de s'écarter d'une jurisprudence établie, les motifs présentés doivent être suffisamment précis. Comme nous l'enseigne Patrice Garant, dans ces circonstances, la Régie a l'obligation d'expliquer clairement les raisons pour lesquelles elle fait le choix de s'écarter de sa jurisprudence ».

Dans la décision D-2003-54, la Régie précisait la portée de l'obligation de motiver en ces termes :

« L'obligation de motiver n'impose pas à la Régie de répondre à chacun des arguments de l'intervenant, mais bien d'exprimer les considérations essentielles sur lesquelles la décision se fonde. Les motifs doivent traiter du critère d'utilité prévu par la Loi et il n'est pas nécessaire de commenter et de répéter tous et chacun des arguments avancés par les avocats ».

Ainsi, il n'est pas nécessaire que la Régie se prononce sur chaque argument qui lui est présenté. Elle doit cependant s'exprimer intelligemment, de façon à permettre aux parties de comprendre le processus décisionnel qu'elle a suivi pour en arriver aux résultats de sa décision.

Enfin, même dans le cas où la décision n'est pas suffisamment motivée, l'erreur doit être suffisamment déterminante pour avoir un impact sur l'issue du litige.

[Nos italiques.]

44. L'article 18 de la LRÉ n'impose pas à la Régie d'étayer son raisonnement quant à chacun des arguments soulevés et chacune des questions posées dans le cadre de l'audience. Pour assurer le respect des règles de justice naturelle, ce qui importe est d'exprimer les considérations essentielles sur lesquelles la décision est fondée.

R-3502-2002, D-2003-54, 19 Mars 2003 à la p. 9.

Onglet 27

« L'article 18 de la Loi prévoit notamment qu'une décision de la Régie doit être motivée. ***Le degré requis de précision varie en fonction des circonstances et ne requiert qu'une motivation réelle. Pour être suffisants, les motifs doivent être raisonnablement précis, clairs et intelligibles.***

L'obligation de motiver n'impose pas à la Régie de répondre à chacun des arguments de l'intervenant, mais bien d'exprimer les considérations essentielles sur lesquelles la décision se fonde. Les motifs doivent traiter du critère d'utilité prévu par la Loi et il n'est pas nécessaire de commenter et de répéter tous et chacun des arguments avancés par les avocats »

[Nos italiques.]

GARANT, Patrice, Le Droit administratif, 2010, Les Éditions Onglet 25 Yvon Blais à la p. 693.

« D'autre part, l'obligation de motiver n'exige non plus que le décideur se prononce sur tous les arguments présentés et toutes les questions soulevées par les parties dans le cadre d'une audition. Lorsque l'un des arguments fait appel, dans une large mesure, aux mêmes concepts qui ont présidé à l'analyse d'autre argument et que les circonstances n'appuient pas l'argument invoqué, il ne s'agit pas alors d'un cas d'insuffisance de motivation tellement importante qu'elle équivaut à une violation des règles de justice naturelle. »

R-3545-2004, D-2005-40, 2 mars 2005, page 22 et 24

Onglet 28

« Quant à la nécessité d'avoir un motif pour chaque élément que réclame le requérant, aucune jurisprudence n'exige qu'une motivation explicite sur chacun des points soulevés par un requérant. Il faut analyser la décision dans son ensemble et y constater si un raisonnement intelligible et cohérent soutient le dispositif.

[...]

Si l'obligation de motiver est prévue à l'article 18 de la Loi, le degré de motivation, quant à lui, est relatif. La Régie est d'avis qu'il n'était pas opportun de dissenter sur chacun des motifs invoqués. Il suffisait de mentionner les éléments dont on avait tenu compte et de les qualifier pour en exprimer le degré d'appréciation de l'utilité. »

45. L'obligation de motiver les décisions n'implique pas la divulgation des moindres détails du raisonnement ayant mené aux conclusions.

GARANT, Patrice, Le Droit administratif, 2010, Les Éditions Onglet 25 Yvon Blais, Cowansville (Qc.) à la p. 692.

« Cette motivation peut être exprimée en termes généraux conformément à la nature administrative des décisions et à l'ampleur du pouvoir discrétionnaire conféré au décideur. Elle peut être brève sans être incomplète ou arbitraire; la décision peut être « laconique et technique » sans être « dépourvue de motifs ». »

46. L'article 18 de la LRÉ impose non seulement à la Régie l'obligation de rendre une décision motivée mais aussi de rendre ses décisions avec diligence. Le

degré de motivation de la Décision doit donc être apprécié en fonction du souci de la Régie de la rendre avec diligence, compte tenu du processus tarifaire en cours.

R-3545-2004, D-2005-40, 2 mars 2005 à la p. 22.

Onglet 28

« Outre l'obligation de motiver, l'article 18 de la Loi exige aussi que les décisions soient rendues avec diligence. ***Ce motif de diligence diminue le degré de précision de la motivation que doivent comporter les décisions de la Régie.*** »

[Nos italiques.]

47. À la lumière de ce qui précède, la Décision est suffisamment motivée et ne peut pas être invalidée pour ce motif.

CONCLUSION

48. À la lumière de ce qui précède, la Demande de révision du Transporteur ne remplit pas les conditions d'ouverture de l'article 37 de la LRÉ. La Demande de révision du Transporteur doit donc être rejetée.
49. LE TOUT respectueusement soumis.

Montréal, ce 10 mai 2016

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Fasken Martineau DuMoulin

S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Avocats de Newfoundland and Labrador Hydro