

**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2017**

DOSSIER : R-3981-2016

PREUVE DE

**NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION
(« NEMC »)**

**PRÉSENTÉE À LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC
(LA « RÉGIE »)**

LE 27 OCTOBRE 2016

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	3
2. BASE DE TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ	4
2.1 INTÉGRATION À LA BASE DE TARIFICATION DU TRANSPORTEUR DES COÛTS LIÉS AU PROJET DE CHAMOUCOUANE – BOUT-DE-L'ÎLE.....	4
2.2 TRAITEMENT COMPTABLE DES COÛTS DE REMPLACEMENT DES DISJONCTEURS DE MODÈLE PK	19
3. COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....	20
3.1 NOUVELLES RÈGLES RELATIVES AUX PRATIQUES D'AFFAIRES DU NAESB.....	20
3.2 MÉTHODE D'INFORMATION DU TRANSPORTEUR À SES CLIENTS A <i>POSTERIORI</i> LORS D'ÉVÉNEMENTS AYANT CONDUIT À DES INTERRUPTIONS DE SERVICES.....	20
3.3 BILAN DE L'APPLICATION DU PROCESSUS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES SUR LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT	25

1. INTRODUCTION

L'intervention de NEMC porte principalement sur la hausse importante du tarif du service de transport d'électricité de point à point qui passerait de 8,25 \$/MWh à 8,84 \$/MWh, ce qui représente une augmentation tarifaire de l'ordre de 7,2 %.

NEMC est d'avis qu'une partie de cette hausse est attribuable à l'intégration à la base tarifaire de la mise en service de projets d'investissement autorisés par la Régie, dont notamment le projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane — Bout-de-l'Île (le « **projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île** »). Considérant le fait que d'autres mises en service pour le projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île sont prévues au cours des années à venir, NEMC croit qu'il est pertinent de questionner le bien-fondé de l'intégration à la base de tarification du Transporteur de la totalité ou d'une partie des coûts d'investissement liés à ce projet, puisque l'impact tarifaire de ce projet de 1 134 M\$ de dollars pourrait être important pour les clients du service de transport.

Pour les motifs plus amplement exposés à la section 2.1 des présentes, NEMC soumet respectueusement à la Régie qu'une partie des coûts d'investissement liés au projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île ne devrait pas être intégrée à la base de tarification du Transporteur, puisque l'ajout à la base tarifaire d'une partie de l'investissement relié à cet actif porterait atteinte au principe de la causalité des coûts de sorte que, de l'avis de NEMC, le caractère prudemment acquis et utile de cet actif ne serait pas rencontré.

Par ailleurs, NEMC soumet qu'une partie importante de cette hausse de 7,2 % est également attribuable aux coûts importants que représente le remplacement des disjoncteurs de modèle PK. À cet égard, NEMC favorise un étalement sur quelques années des coûts de remplacement des disjoncteurs de modèle PK et ce, afin d'amoinrir le choc tarifaire en 2017, le tout tel que plus amplement exposé à la section 2.2 des présentes.

En ce qui concerne la commercialisation des services de transport d'électricité, les sujets suivants sont également abordés par NEMC sous la section 3 des présentes :

- Nouvelles règles relatives aux pratiques d'affaires du North American Energy Standards Board (« **NAESB** »);
- Méthode d'information du Transporteur à ses clients *a posteriori* lors d'événements ayant conduit à des interruptions de services;
- Bilan de l'application du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport;

2. BASE DE TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

2.1 INTÉGRATION À LA BASE DE TARIFICATION DU TRANSPORTEUR DES COÛTS LIÉS AU PROJET DE CHAMOUCOUANE — BOUT-DE-L'ÎLE

La présente section traite de l'intégration des coûts d'investissement liés au projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île à la base de tarification du Transporteur et, par le fait même, aux revenus requis nécessaires à la détermination du tarif de transport d'électricité pour l'année 2017.

2.1.1 Distinction entre l'autorisation d'ajouts d'immeubles et d'actifs au réseau de transport et la prise en compte de la valeur de ceux-ci dans l'établissement de la base de tarification du Transporteur

Dans un premier temps, NEMC rappelle que bien que le projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île ait été approuvé par la Régie en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la régie de l'énergie*, RLRQ, c. R-6.01 (la « **LRÉ** »)¹, l'inclusion des coûts d'investissement associés à ce projet à la base tarifaire doit être examinée dans le cadre d'un dossier tarifaire, en l'occurrence le présent dossier.

En effet, dans la décision D-2002-95, la Régie mentionnait ce qui suit :

« 3.4.2. OPINION DE LA RÉGIE

La Régie juge opportun de préciser qu'une distinction doit être faite entre l'autorisation d'ajouts d'immeubles ou d'actifs au réseau de transport et la prise en compte de la valeur de ceux-ci dans l'établissement de la base de tarification du transporteur.

Quant à l'autorisation d'ajouts d'immeubles ou d'actifs destinés au transport, l'article 73 de la Loi prévoit que le transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement. Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, approuvé par le gouvernement du Québec en date du 23 août 2001, prescrit les divers renseignements que le transporteur doit fournir en vue de permettre à la Régie de statuer sur une demande d'autorisation de projets ou d'investissements visant, notamment, l'acquisition ou la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité.

Le transporteur doit, entre autres, identifier les objectifs visés par les projets ou investissements, la justification de ceux-ci en relation avec les objectifs visés, les coûts qui y seraient associés et l'impact éventuel sur les tarifs de transport.

Toutefois, le caractère prudemment acquis et utile d'actifs pour l'exploitation du réseau de transport ainsi que leur juste valeur pour les fins de l'établissement de la base de tarification du transporteur doivent faire l'objet d'un examen lors d'un dossier tarifaire, tel que prévu au paragraphe 1 du premier alinéa de

¹ Dossier R-3887-2014, décision D-2015-023.

l'article 49 de la Loi, même si l'ajout de ces actifs a été autorisé par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi.

En conséquence, la Régie est d'avis que c'est dans ce cadre défini par la Loi que l'inclusion d'actifs à la base de tarification doit être traitée. »²

(Nos soulignés et références omises)

Cette position se retrouve également dans la décision D-2005-050 de la Régie, tel qu'il appert de l'extrait ci-dessous :

« Il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Aucune disposition, dans la Loi, ne soutient une absence de preuve ou un tel renversement du fardeau de la preuve aux intervenants à ce sujet.

Par ailleurs, le Transporteur est soumis à un régime d'approbation préalable de ses investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. Dans le cadre de cet examen, la Régie se penche notamment sur les objectifs, la description, la justification du projet en relation avec l'objectif visé, sa faisabilité technique et économique, les alternatives, la raisonnable des coûts et l'impact tarifaire du projet. La Régie porte alors un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Cette approbation, pour donner un sens à la Loi, doit avoir un effet lors de l'approbation de l'ajout d'un tel actif à la base de tarification du Transporteur.

Si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité.

Malgré tout, lors de la demande d'inclusion à la base de tarification, le Transporteur ne peut se contenter d'alléguer l'existence de l'autorisation préalable pour justifier l'inclusion de l'actif puisqu'une telle autorisation ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance automatique pour fins d'inclusion dans la base de tarification. Le Transporteur doit identifier les actifs, démontrer le respect des conditions d'approbation préalable et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'information sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification de l'ajout demandé à la base de tarification.

Pour ses prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de dresser la liste des actifs (par projets ou catégories de projets de moins de 25 M\$) qu'il désire ajouter à sa base de tarification. Il en mentionnera l'origine et les conditions de l'approbation préalable. Il soutiendra, vraisemblablement par la déclaration de ses gestionnaires, que ces actifs sont en usage pour l'exploitation de son réseau et qu'ils sont mis au service de ses clients. Par exemple, dans le cas d'une ligne de transport, il affirmera que la ligne est en service ou qu'elle le sera durant l'année témoin projetée et qu'il en perçoit des revenus de transport conformément aux Tarifs et conditions.

Sur la base de cette démonstration, la présomption de prudence et d'utilité prend son sens et renversera le fardeau de la preuve pour la faire porter sur

² Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 78 et 79.

les intervenants qui remettent en question l'inclusion de l'actif à la base de tarification du Transporteur.

Sur la base de l'information soumise, les intervenants pourront examiner les demandes d'ajout d'actifs, mais ils assumeront le fardeau de renverser cette présomption de bonne foi des décisions antérieures du Transporteur, par une démonstration d'abus, de dépassements de coûts exagérés, d'imprudence ou autrement.³ »

(Nos soulignés et références omises)

Cela ressort également de la décision de la Régie rendue sur le banc dans le cadre du dossier tarifaire 2016.⁴

Par conséquent, lors d'une demande d'inclusion d'actifs à la base de tarification préalablement autorisée en vertu de l'article 73 de la LRÉ, il ressort des extraits ci-dessus que :

- (1) Le Transporteur doit, dans le cadre d'un dossier tarifaire, démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements; il ne peut tout simplement s'en remettre à l'autorisation délivrée en vertu de l'article 73 de la LRÉ;
- (2) Pour faire cette démonstration, le Transporteur doit identifier les actifs ayant fait l'objet de l'autorisation, démontrer le respect des conditions d'approbation préalable et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'information sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification des ajouts demandés à la base de tarification;
- (3) Si et seulement si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut alors présumer de leur prudence et de leur caractère utile;
- (4) Sur la base de cette démonstration, la présomption de prudence et d'utilité s'applique et il y a renversement du fardeau de la preuve sur les intervenants qui peuvent toujours remettre en question l'inclusion de l'actif à la base de tarification du Transporteur et ce, en vertu des motifs suivants : abus, dépassements de coûts exagérés, imprudence, autres motifs.

En conséquence, NEMC soumet respectueusement à la Régie que le présent dossier tarifaire est le forum approprié pour traiter de l'ajout des coûts d'investissement liés au projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île dans la base de tarification du Transporteur ainsi que dans les revenus requis pour l'année 2017.

³ Dossiers R3549-2004/R-3557-2004, décision D-2005-050, p. 50 et 51.

⁴ Dossier R-3934-2015, pièce A-0019, Notes sténographiques de l'audience du 24 novembre 2015 - Volume 1, p. 152, l. 2 à 14.

Toutefois, avant de traiter spécifiquement de la pertinence ou non d'inclure à la base de tarification les coûts d'investissement liés au projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île, nous croyons qu'il est opportun de rappeler certaines règles fondamentales découlant du processus réglementaire présentement en vigueur.

2.1.2 Méthode d'établissement de la tarification annuelle des services de transport

Selon la preuve au dossier⁵, le tarif annuel pour les services de transport reflète les revenus requis résiduels, c'est-à-dire les revenus requis proposés par le Transporteur moins les revenus provenant des services de transport à court terme de point à point, le tout divisé par les besoins de transport du service de point à point annuel, puisque ce service offre une garantie quant aux revenus. Le tableau 5 de la pièce B-0033, reproduit ci-dessous, illustre le calcul du tarif annuel proposé pour l'année 2017 :

Tableau 5
Établissement du tarif annuel

Revenus requis proposés = 3 305,8 M\$
Revenus des services de point à point à court terme = 31,8 M\$
Revenus requis résiduels = 3 305,8 - 31,8 M\$ = 3 274,0 M\$
Besoins de transport de la charge locale = 37 555 MW
Besoins de transport du service en réseau intégré = 0 MW
Besoins de transport du service de point à point annuel = 4 700 MW
Besoins de transport à long terme = 37 555 MW + 0 MW + 4 700 MW = 42 255 MW
Tarif annuel = 3 274,0 M\$ / 42 255 MW x 1 000 = 77,48 \$/kW/an

Il appert du tableau ci-dessus que le tarif de transport annuel correspond au ratio entre le revenu requis approuvé par la Régie pour répondre aux besoins de transport des clients utilisant un service de transport à long terme (numérateur) et les besoins de ces mêmes clients en période de pointe (dénominateur).

Le dénominateur de cette équation représente la somme des besoins à la pointe des clients de la charge locale, des clients en réseau intégré et des clients ayant recours au service de transport ferme à long terme de point à point. En ce qui concerne le numérateur, il représente la somme des revenus requis pour ces mêmes clients ainsi que des revenus additionnels requis. Le tableau 1 de la pièce B-0033, reproduit ci-dessous,

⁵ Dossier R-3981-2016, pièce B-0033, HQT-12, Document 1, p. 8.

illustre les composantes du revenu requis utilisées pour le calcul du tarif de transport annuel pour l'année 2017⁶ :

Tableau 1
Revenus selon les tarifs et dispositions en vigueur

Revenus des services de transport	3 112,5 M\$
Charge locale*	2 743,6 M\$
Services de transport de point à point*	368,9 M\$
Revenus requis	3 305,8 M\$
Revenus additionnels requis	193,3 M\$

* Revenus de la charge locale et des services de transport de point à point approuvés par la Régie dans la décision D-2016-046

Il ressort de la méthode d'établissement de la tarification annuelle des services de transport d'électricité qu'il existe une relation directe entre les revenus requis provenant des clients de transport garantissant un revenu et les services de transport nécessaires pour répondre aux besoins de ces mêmes clients en période de pointe.

En principe, tout revenu requis, à l'exception de ceux associés à la charge locale, au service en réseau intégré ou au service de transport ferme à long terme de point à point, représente une dépense liée à un investissement ne générant pas un revenu additionnel. En d'autres mots, les investissements ne générant pas de revenus additionnels doivent uniquement servir à assurer la qualité et la fiabilité du service de transport d'électricité offert à la clientèle du Transporteur. Toute dépense liée à cette rubrique « fiabilité et qualité » ne devrait pas, en principe, être attribuée à des investissements pouvant offrir un service de transport additionnel offrant une garantie de revenus.

2.1.3 Principe de la causalité des coûts

En vertu de ce principe, les coûts des investissements doivent être imputés aux bénéficiaires des équipements concernés.

Tel que mentionné par la Régie dans la décision D-2002-95, les ajouts au réseau de transport sont composés de trois grandes catégories qui ont chacune leurs propres spécificités. Il s'agit des ajouts requis pour :

- l'amélioration du réseau de transport;

⁶ Dossier R-3981-2016, pièce B-0033, HQT-12, Document 1, p. 5.

- les besoins des clients du service en réseau intégré et du service en réseau de point à point;
- les besoins de la charge locale.⁷

Dans cette décision, la Régie a déterminé que seuls les investissements liés à l'amélioration du réseau ne devaient pas être associés à des revenus pour justifier leur incorporation à la base de tarification. En effet, la Régie s'exprimait ainsi en ce qui concerne ce type d'investissement :

« Ajouts pour l'amélioration du réseau

Les améliorations au réseau de transport comprennent les additions requises pour assurer la pérennité et la fiabilité du réseau. Ces améliorations permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer les transits de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau de transport. La Régie accepte la proposition du transporteur pour le motif qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts. Le coût de ces équipements pourra être intégré à la base de tarification s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles dans le cadre d'un dossier tarifaire. »⁸

(Nos soulignés)

Selon la Régie, ce type d'ajout permet de maintenir le bon fonctionnement du réseau et ce, au bénéfice des clients existants du Transporteur.

Quant aux ajouts nécessaires pour répondre à de nouveaux besoins de transport, soient les ajouts pour le service en réseau intégré et le service de transport de point à point, la Régie mentionnait ce qui suit :

« Ajouts pour le service en réseau intégré et le service de point à point

Les installations visées sont les ajouts au réseau qui sont réalisés pour répondre à la demande d'un client en réseau intégré ou de point à point.

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.

⁷ Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 297.

⁸ Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 297.

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. »⁹

(Nos soulignés et références omises)

La Régie a également appliqué ce même raisonnement pour les ajouts requis pour les besoins de la charge locale :

« Ajouts pour la charge locale

Les installations visées regroupent les ajouts au réseau de transport réalisés pour répondre aux besoins de la charge locale et qui sont dûment autorisés ou approuvés par la Régie. Elles comprennent également celles qui seront nécessaires pour raccorder les producteurs qui seront sélectionnés dans le cadre de la procédure d'appel d'offres du distributeur, et les modifications au réseau le cas échéant.

La Régie est d'avis que les coûts des ajouts de transport, réalisés pour répondre aux besoins de la charge locale et qui sont autorisés par elle, peuvent être intégrés à la base de tarification s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles dans le cadre d'un dossier tarifaire.

Toutefois, la Régie est d'avis qu'il faut imposer le même montant maximum que dans le cas d'ajouts pour le service de point à point et de réseau intégré. Cette position vise à traiter tous les clients de transport de la même façon.

La Régie cherche ainsi à éviter des situations où un client du service de transport de point à point, ou en réseau intégré, est dans l'obligation de supporter l'entièreté du coût des ajouts pour la charge locale, via le tarif de transport qu'il paie, en plus de devoir assumer seul l'excédent du coût des ajouts qu'il requiert sur le montant maximal supporté par le transporteur. La Régie est d'avis qu'une telle situation serait inéquitable pour les clients des services de transport autres que celui requis pour la desserte de la charge locale.

Par ailleurs, la Régie est consciente que le tarif actuel inclut le coût de raccordement de toutes les installations de production existantes, quels que soient les équipements qu'un client particulier utilise pour le transit de la capacité qu'il contracte avec le transporteur.

Enfin, la Régie demande au transporteur de codifier la politique relative aux ajouts au réseau de transport et explicitant la méthode de calcul du montant maximum. »¹⁰

(Nos soulignés et références omises)

⁹ Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 297 et 298.

¹⁰ Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 298 et 299.

Comme nous pouvons le constater à la lecture de la décision D-2002-95, le principe de la causalité des coûts se doit d'être respecté en ce qui concerne les ajouts au réseau de transport.

La méthodologie d'établissement de la tarification annuelle des services de transport est tout à fait cohérente avec ce principe. En effet, il existe un lien de cause à effet entre le numérateur et le dénominateur en ce qui a trait aux investissements servant à répondre à un nouveau besoin de service de transport à long terme.

À titre d'exemple, une hausse du revenu requis découlant d'investissements liés à une nouvelle demande de service de transport à long terme de point à point (le numérateur) sera nécessairement accompagnée d'une hausse de la charge à desservir en période de pointe (le dénominateur). Cet équilibre entre le numérateur et le dénominateur occasionne une stabilité dans le tarif de transport annuel. Seuls les investissements servant à l'amélioration du réseau, c'est-à-dire visant à maintenir le bon fonctionnement du réseau et ce, au bénéfice des clients existants du Transporteur, peuvent techniquement faire en sorte d'augmenter le numérateur de façon plus importante que le dénominateur et ainsi créer une pression à la hausse sur le tarif de transport annuel.

En effet, tout ajout au réseau de transport faisant en sorte d'augmenter la capacité de celui-ci à transiter de la nouvelle charge doit automatiquement être lié à de nouveaux revenus garantis. Or, cette garantie de revenus doit nécessairement provenir d'un engagement à long terme qui a pour conséquence d'augmenter les besoins à desservir au moment de la pointe du réseau. Les ajouts liés aux besoins de la charge locale sont réputés comme étant de nature ferme.

Cet encadrement réglementaire de la tarification du service de transport d'électricité est reflété dans le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « **Tarifs et conditions** »).¹¹

2.1.4 Processus de planification du réseau de transport du Transporteur

Le processus de planification du réseau de transport du Transporteur doit refléter les principes de base sous-jacents à la méthodologie servant à établir la tarification annuelle des services de transport, dont le principe de la causalité des coûts notamment pour un ajout répondant à de nouvelles demandes de service de transport ferme à long terme de point à point. En effet, le processus de planification du réseau de transport ne peut être désincarné de la réalité tarifaire dans lequel le Transporteur évolue. L'ensemble des éléments qui forme l'encadrement réglementaire du Transporteur ce doit de former un tout cohérent.

Incidentement, le processus de planification du réseau de transport du Transporteur doit nécessairement tenir compte des éléments suivants :

¹¹ *Tarifs et conditions*, art. 13.5, 15.4, 27 et Appendice J, Section I.

- Ajouts liés à l'amélioration du réseau de transport;
- Ajouts liés aux besoins des clients du service en réseau intégré et du service en réseau de point à point offrant des garanties de revenus sur le long terme;
- Ajouts liés aux besoins de la charge locale, garantissant également des revenus sur le long terme;

À cet effet, en réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC formulée dans le cadre du dossier tarifaire 2016 (dossier R-3934-2015), le Transporteur confirmait qu'il considérait les demandes faisant l'objet d'engagements fermes au moment de la planification de son réseau de transport¹² :

29 5.2 Est-ce que le Transporteur planifie son réseau en fonction de clients potentiels qui
30 n'ont pas d'engagements fermes au moment de la planification.

31 **R5.2**

32 **Dans le cadre du processus de planification, le Transporteur considère les**
33 **demandes qui font l'objet d'engagements fermes, comme le prévoient les**
34 **Tarifs et conditions.**

Cette réponse est parfaitement cohérente avec la position du Transporteur exprimée dans le cadre du tout premier dossier tarifaire (dossier R-3401-95).¹³ Cette position a également été réitérée par la Régie dans le cadre de la décision D-2002-95 :

« Le transporteur établit ses prévisions de besoins de transport sur la base des réservations annuelles prévues du service de point à point. Selon le transporteur, dans le calcul des tarifs, seules les réservations fermes de long terme sont considérées. Ces dernières sont également nécessaires aux fins de planification et de conception du réseau, et le transporteur doit garder cette capacité disponible quelle que soit l'utilisation du client. »¹⁴

(Nos soulignés et références omises)

De plus, dans le cadre du projet du Transporteur d'ajouts et de modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (dossier R-3715-2009), le Transporteur mentionnait ce qui suit dans sa demande :

« Or, si le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir le service de transport ferme de point à point à long terme sans que la fiabilité des autres services (service de transport pour l'alimentation de la charge locale, service de transport en réseau intégré et autres clients des services de transport fermes) ne soit compromise ou réduite, il doit, conformément aux Tarifs et conditions, étendre ou améliorer son réseau de transport. Le

¹² Dossier R-3934-2015, pièce B-0052, HQT-13, Document 7, p. 9.

¹³ Dossier R-3401-95, HQT-10, Document 1.7, p. 14.

¹⁴ Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 63.

Transporteur précise que c'est le cas qui s'applique ici.

[...]

6. IMPACT TARIFAIRE

Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle ». Les mises en service sont prévues en décembre 2011, mai 2012, décembre 2013 et septembre 2014.

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

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

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

Pour l'ensemble de ces périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport. »¹⁵

(Nos soulignés)

Ce projet d'investissement est un bon exemple où le Transporteur a appliqué le principe de la causalité des coûts pour un ajout répondant à deux nouvelles demandes de service de transport ferme à long terme de point à point. En effet, dans ce dossier, le Transporteur a proposé des modifications à son réseau de transport pour répondre uniquement aux besoins associés aux deux demandes de services de transport à long terme, soit 2 400 MW plus les pertes de transport, garantissant ainsi des revenus sur une période de 20 ans.

Tel qu'il le sera plus amplement démontré ci-après, NEMC soumet respectueusement à la Régie que le Transporteur n'a pas tenu compte du principe de la causalité des coûts dans le cadre du projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île. Par conséquent, de l'avis de NEMC, une partie des coûts d'investissement reliés à ce projet ne devrait pas être intégrée à la base de tarification, car non prudemment acquis et utile.

2.1.5 Description du projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île

Le projet Chamouchouane — Bout-de-l'Île a comme objectif de résoudre un problème lié à la configuration du réseau de transport, appelé « effet d'entonnoir », à la hauteur du poste de la Chamouchouane. Le projet a également été conçu pour répondre aux besoins d'investissements sur le réseau principal liés au complexe de la Romaine ainsi qu'à ceux liés à la production éolienne découlant de l'appel d'offres 2005-03. Par conséquent, ce

¹⁵ Dossier R-3715-2009, HQT-1, Document 1, p. 7 et 31.

projet répond à des besoins de croissance de la demande déjà approuvés par la Régie, ainsi qu'à des besoins de fiabilité afin de remédier à un problème de configuration du réseau de transport.

À cet égard, voici comment le Transporteur définissait initialement le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île dans le cadre de sa demande en vertu de l'article 73 de la LRÉ (dossier R-3887-2014) :

« Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de construire une ligne à 735 kV de 406 km reliant le poste de la Chamouchouane au poste de Duvernay ainsi qu'un tronçon de 19 km de ligne à 735 kV afin de dévier la ligne existante en provenance du poste de la Jacques-Cartier vers le poste du Bout-de-l'Île de même que des travaux connexes (le « Projet »). La mise en service finale du Projet est prévue pour le mois de septembre 2018.

Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service », « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle ». Bien que l'élément déclencheur du Projet soit le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal, il permet également une optimisation, au plan global, de solutions optimisées au plan individuel pour les projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») et celle prévue par l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), suivant l'orientation qui avait été communiquée à la Régie dans le cadre de ces projets déjà autorisés. Finalement, le Projet entraîne la réalisation de travaux qui assurent le maintien des actifs.

C'est ainsi que sur un coût total de 1 134,5 M\$, 551,0 M\$ correspondent aux coûts de travaux substitués pour l'intégration de production au réseau, 92,8 M\$ sont affectés à des travaux qui entraînent le maintien des actifs et 490,7 M\$ sont attribués à des travaux relatifs au maintien et à l'amélioration de la qualité du service. »¹⁶

(Nos soulignés)

Le Transporteur mentionnait qu'une portion du coût du projet total de 1 134 M\$, soit 551 M\$, correspondait aux coûts de travaux substitués pour l'intégration de production au réseau de transport (projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine par le Producteur et celle prévue par l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par le Distributeur). Le coût résiduel du projet (92,8 M\$ + 490 M\$) était attribué à des travaux de maintien des actifs et à des travaux de maintien et d'amélioration de la qualité de service. Contrairement aux travaux d'intégration de centrales, ce type d'investissement ne génère pas de nouveaux revenus.

Or, au cours de l'étude du dossier, il a été démontré que les deux solutions envisagées, incluant la solution de ligne à 735 kV retenue par le Transporteur et approuvée par la Régie, ont été élaborées en utilisant l'hypothèse qu'il y aurait des besoins de transport

¹⁶ Dossier R-3887-2014, pièce B-006, HQT-1, Document 1, p. 5.

éventuels en plus des besoins existants, garantissant ainsi des revenus et ce, au moment de la conception du projet.

En effet, dans le document intitulé « NPCC, 2013 Long-Term Reliability Assessment, December 2013 », auquel le Transporteur a participé et dont l'extrait ci-dessous est repris par l'AQCIE-CIFQ dans sa demande de renseignements numéro 1, on y retrouve la description suivante du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île :

« CHAMOUCHOUANE – MONTRÉAL 735-KV LINE

Planning studies have shown the need to consolidate the transmission system with a new 735-kV line in the near future. Generation additions (such as the Romaine Complex and wind generation) and new transmission services are the reason the new line is warranted. The line will extend from the Chamouchouane substation on the eastern James Bay subsystem to the Duvernay substation just north of Montréal (about 400 km or 250 miles).

Planning, permitting, and construction delays are such that the line is scheduled for the 2018–2019 winter peak period. Public information meetings have begun on this project. The final line route has not completely been determined yet, and authorization processes are ongoing.

The new line will also reduce transfers on other parallel lines on the Southern Interface, thus optimizing operation flexibility and reducing losses. »¹⁷

(Nos soulignés)

Il ressort clairement de l'extrait ci-dessus que de nouvelles demandes de service de transport (« new transmission services »), autres que celles liées au projet d'intégration de la production du complexe de la Romaine et à l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par le Distributeur, faisaient partie des raisons qui justifiaient ce projet.

De plus, toujours dans le contexte du dossier R-3887-2014 et en réponse à la question 2.1 formulée par la Régie dans le cadre de sa demande de renseignements numéro 2, le Transporteur a confirmé qu'il avait effectivement considéré des besoins éventuels pour l'évaluation des solutions étudiées dans le dossier R-3887-2014, tel qu'il appert de la réponse qui suit :

« Demandes :

- 2.1 Veuillez confirmer que les solutions présentées dans le cadre du dossier R-3887-2014 permettent de répondre uniquement aux enjeux découlant des projets suivants : le complexe de la Romaine et l'appel d'offres 2005-03 tels qu'identifiés à la référence (ii).

R2.1

Comme mentionné à la référence (iii), les enjeux auxquels répond le Projet sont ceux de l'effet d'entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane et du déséquilibre de transits entre les corridors

¹⁷ Dossier R-3887-2014, pièce B-0032, HQT-2, Document 2, R14.1, p. 18.

ouest et est de la Baie-James. Comme indiqué à la preuve déposée au présent dossier, la topologie particulière du réseau existante au poste de la Chamouchouane et les effets qui en découlent, résultent de l'évolution du réseau jusqu'au milieu des années 1990.

Le fait de résoudre l'effet d'entonnoir au poste de la Chamouchouane par l'addition d'une ligne au sud du poste en question entraîne une redistribution des écoulements de la puissance à travers les différents axes du réseau de transport principal, ce qui permet une meilleure utilisation du réseau de transport existant.

Des deux solutions envisagées présentées au présent dossier, le Projet proposé constitue la meilleure solution technique et la plus économique pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal, tout en respectant les critères de conception, et ce en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle.

Par ailleurs, le Transporteur rappelle, comme mentionné en réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie (HQT-2, Document 1, page 10), que les besoins éventuels considérés dans l'élaboration du Projet l'ont été afin d'évaluer la robustesse des solutions à l'étude et afin de comparer dans l'analyse économique des solutions qui rendent un même service. Le Transporteur précise que par « besoins éventuels », il entend tout changement comme l'ajout, le retrait ou simplement le déplacement de charge ou de production à différents endroits sur le réseau. Dans le cadre d'un ajout structurant tel que celui d'une nouvelle ligne à 735 kV, le Transporteur a considéré, aux fins de planification à long terme, des besoins éventuels estimés qui correspondent aux perspectives les plus probables de développement du réseau, en fonction des projets ayant à l'époque le plus grand potentiel de réalisation, sans pour autant perdre de vue que ces besoins pourraient se manifester autrement.

Si une des solutions est en position favorable pour accueillir de façon optimale, l'ensemble des besoins considérés, et que ce n'est pas le cas de l'autre solution, cette dernière doit être ajustée en ce qui a trait aux équipements requis, afin que les deux solutions offrent au réseau un service comparable en regard des objectifs visés par le Projet dans le respect des critères de conception. Autrement, la deuxième solution pourrait s'avérer plus économique en regard des besoins initiaux à satisfaire, et dès le prochain ajout au réseau requis pour rencontrer quelque besoin que ce soit, nécessiter des investissements majeurs qui la rendraient beaucoup moins économique que la première. C'est dans le but de faire un choix judicieux et optimal que le Transporteur analyse les solutions de la sorte.

Toujours dans le but de vérifier la robustesse des solutions, le Transporteur rappelle qu'il a procédé, à la fin de 2013, à un exercice de validation en regard d'un scénario de besoins différent de celui anticipé au départ. Cet exercice a permis de confirmer que la solution retenue par le Transporteur demeure le choix optimal, autant pour résoudre les enjeux actuellement identifiés afin d'assurer la fiabilité du réseau et la qualité de service que pour

positionner judicieusement le réseau principal pour une prochaine étape de développement, quelle qu'elle soit. À ce sujet, la prochaine étape pourrait correspondre à des changements dans la prévision de charge du Distributeur autant que de l'intégration de nouvelles productions ou à toute autre demande de service de transport. »¹⁸

Il appert que, contrairement au cadre réglementaire présentement en vigueur, le Transporteur a considéré des besoins éventuels aux fins de planification à long terme pour le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île; besoins éventuels qui ont été clairement identifiés par le Transporteur en réponse à une autre demande de renseignements de la Régie dans le cadre du dossier R-3887-2014 :

« Préambule :

« [...]

(iii) Encore récemment, le Transporteur a de nouveau comparé les deux solutions en regard cette fois des changements survenus dans le réseau depuis les premières analyses. Cet exercice constituait en fait une validation de la robustesse des solutions en regard d'un scénario de développement différent de celui anticipé au départ. Cette validation a permis de confirmer que la solution retenue par le Transporteur demeure le choix optimal pour résoudre les enjeux actuellement identifiés ainsi que pour positionner judicieusement le réseau principal pour sa prochaine étape de développement. » [nous soulignons]

Demandes :

[...]

3.2 Veuillez identifier les besoins éventuels considérés (référence (ii)).

R3.2

Dans le présent dossier, les projets minimalement à l'étude sont ceux du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03. Par la suite, le Transporteur a pris en considération les perspectives les plus probables de développement du réseau, en fonction des projets ayant le plus grand potentiel de réalisation. Il s'agit pour le Transporteur d'élaborer une architecture de réseau viable dans une perspective de long terme.

Les besoins éventuels considérés lors de l'étude de 2009 pour les deux solutions totalisaient 1 490 MW de ressources de production et 1 200 MW de service de transport ferme point à point de plus que les projets du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03, et correspondaient aux suivants :

- **Puissance additionnelle répartie dans plusieurs centrales des complexes Manic-Outardes et La Grande essentiellement**

¹⁸ Dossier R-3887-2014, pièce B-0044, HQT-3, Document 1, R2.1, p. 5.

- Rééquipement de la centrale Manic-2
- Rééquipement de la centrale Manic-3
- Suréquipement de la centrale SM-3
- HQT-New-Hampshire

La considération de ces besoins dans l'étude des deux solutions visait à les rendre comparables en s'assurant qu'elles fournissent un même service, afin d'en évaluer leur robustesse respective et de procéder à leur évaluation économique.

Par ailleurs, la considération de besoins différents de ceux mentionnés précédemment a permis à nouveau de comparer la robustesse des deux solutions tel que le Transporteur l'explique en réponse à la question 6.5. »¹⁹

Finalement, en réponse à la question 2.4 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC dans le présent dossier²⁰, le Transporteur confirme que l'hypothèse utilisée pour déterminer la valeur de 5 135 MW pour le service de transport point à point dans le cadre de l'étude du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île n'était pas basée sur la somme des cinq réservations de long terme en vigueur au moment de la demande d'approbation du projet en 2014. En effet, le Transporteur justifie cette valeur par une volonté de tester la robustesse de la solution retenue.

La prise en compte de besoins éventuels dans le processus de planification à long terme du réseau de transport du Transporteur est contraire à la position que celui-ci a exprimée devant la Régie, tel qu'il appert des extraits cités précédemment.

En considérant des besoins éventuels pour la conception d'un projet d'ajout d'actifs au réseau et ce, pour des raisons de fiabilité, le Transporteur fait en sorte d'augmenter la capacité de transit de son réseau sans avoir la garantie qu'il y aura des revenus pour couvrir les coûts associés à ces actifs. Les capacités excédentaires résultantes de ce projet auront pour conséquences d'avantager les clients futurs puisqu'ils pourront utiliser cette capacité excédentaire sans avoir à en assumer les coûts ou, du moins, une partie de ceux-ci, contrevenant ainsi au principe de la causalité des coûts.

NEMC soumet respectueusement à la Régie que les solutions envisagées pour régler le problème de fiabilité lié à l'effet d'entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane auraient dû être déterminées en fonction des besoins prévus de transport de la charge local ainsi qu'en fonction de la somme des services de transport point à point de longs termes offrant une garantie de revenus par l'intermédiaire de conventions de service de transport. La socialisation des coûts liés à la mise en place de capacité de transport excédentaire est contraire au principe de la causalité des coûts reconnu par la Régie dans de nombreuses décisions. En effet, l'intégration de la totalité des coûts de ce projet dans la base de tarification aura nécessairement pour conséquence d'induire une hausse

¹⁹ Dossier R-3887-2014, pièce B-0025, R3.2, p. 9 et 10.

²⁰ Dossier R-3981-2016, pièce B-0059, HQT-13, Document 7, R2.4, p. 9.

tarifaire non justifiée et de faire supporter une partie de cet investissement à des tiers qui ne bénéficieront pas de la capacité de transit en énergie excédentaire.

Accepter que l'expansion du réseau de transport pour répondre à des besoins futurs soit financée à même les revenus de la clientèle existante est contraire au principe de la causalité des coûts. Ce principe est particulièrement important dans le contexte québécois ou le plus important client point à point du Transporteur se trouve à être une division d'Hydro-Québec. Finalement, accepter la demande du Transporteur créerait un précédent qui pourrait avoir un impact majeur sur les tarifs à venir compte tenu des investissements qui restent à faire dans ce projet et des nombreux projets d'envergure prévus par le Transporteur.

2.1.6 Ajout des coûts d'investissement liés au projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île à la base de tarification et aux revenus requis 2017

À la pièce HQT-7, Document 1, le Transporteur indique une mise en service du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île d'une valeur de 79 M\$ en 2017.

En réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC²¹, le Transporteur affirme qu'un montant de 4,4 M\$, lié à la charge d'amortissement et au rendement, attribuable à cette mise en service, sera inclus aux revenus requis pour l'année 2017.

Recommandation : considérant l'ensemble des motifs invoqués précédemment, NEMC recommande de ne pas inclure à la base de tarification la totalité des coûts du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île, puisque cette ligne a été conçue pour répondre, en partie, à des besoins de transport n'offrant aucune garantie de revenus. La portion des coûts exclus pourrait être déterminée en utilisant le ratio de la capacité excédentaire pouvant répondre à un service de transport point à point ferme potentiel sur la capacité de transit total de la ligne. À cet égard, la Régie devrait demander au Transporteur d'identifier quelle proposition des 4,4 M\$ est attribuable à une capacité excédentaire de transit en énergie pour laquelle aucun revenu garanti n'est associé.

2.2 TRAITEMENT COMPTABLE DES COÛTS DE REMPLACEMENT DES DISJONCTEURS DE MODÈLE PK

En raison de l'impact significatif que représente le remplacement des disjoncteurs de modèle PK sur la hausse du revenu requis en 2017 par rapport à celui de 2016, NEMC est favorable à la disposition du compte de frais reporté (CFR) sur 5 ans. En effet, en utilisant l'information de la réponse à la question 3.3 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie²², une disposition sur 5 ans du CFR ferait en sorte de diminuer la hausse tarifaire en 2017 de 7,2% à 6,2%.

²¹ Dossier R-3981-2016, pièce B-0059, HQT-13, Document 7, R1.1, p. 5.

²² Dossier R-3981-2016, pièce B-0063, HQT-13, Document 1.2, R3.3, p. 12 et 13.

Recommandation : favoriser la disposition du compte de frais reporté (CFR) lié au remplacement des disjoncteurs de modèle PK sur 5 ans.

3. COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

3.1 NOUVELLES RÈGLES RELATIVES AUX PRATIQUES D'AFFAIRES DU NAESB

Tel que mentionné dans sa preuve²³, le NAESB a soumis à la Federal Energy Regulatory Commission (la « **FERC** ») la version 003.1 des pratiques d'affaires pour le marché de gros de l'électricité. Cette version est présentement à l'étude auprès de la FERC. Le Transporteur mentionne qu'il entend se conformer aux nouvelles pratiques d'affaires du NAESB lorsqu'elles seront approuvées par la FERC.

En réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC²⁴, le Transporteur mentionne qu'il mettra à jour son « Guide des pratiques d'affaires pour les services de transport d'Hydro-Québec TransÉnergie » (le « **Guide des pratiques d'affaires** ») suite à l'approbation par la FERC de la version 003.1 des normes applicables du NAESB.

NEMC réitère l'importance de mettre à jour le Guide des pratiques d'affaires pour refléter les nouvelles règles d'affaires du NAESB appliquées par le Transporteur.

NEMC prend également note que le Transporteur s'engage à informer les clients du service de transport, à l'aide d'un avis sur son site OASIS, de toute modification liée à l'application des pratiques d'affaires du NAESB. NEMC note aussi que, par le même avis et tel qu'il est indiqué dans la décision D-2016-029, le Transporteur invitera les clients du service de transport à lui soumettre leurs commentaires sur les nouvelles pratiques.

NEMC comprend par ailleurs que le Transporteur mettra à jour, si requis, la « Liste des pratiques d'affaires NAESB non appliquées par Hydro-Québec TransÉnergie » lorsqu'il appliquera la version 003.1 des pratiques d'affaires du NAESB et qu'il rendra publique, le cas échéant, la liste des pratiques d'affaires du NAESB qu'il n'appliquera pas en indiquant, pour chacune d'elles, les motifs justifiant leur non-application. À cet effet, NEMC prend note que le Transporteur publiera sur OASIS un avis permettant aux personnes intéressées d'émettre, le cas échéant, des commentaires.

3.2 MÉTHODE D'INFORMATION DU TRANSPORTEUR À SES CLIENTS A POSTERIORI LORS D'ÉVÉNEMENTS AYANT CONDUIT À DES INTERRUPTIONS DE SERVICES

Dans le cadre du dossier tarifaire 2016, NEMC avait mentionné à la Régie que le Transporteur n'avait pas soumis suffisamment d'information concernant des interruptions de services ayant affecté sa capacité à exporter de l'énergie sur les réseaux voisins en décembre 2014. Face à ce constat, NEMC avait alors proposé que le Transporteur rende

²³ Dossier R-3981-2016, pièce B-0029, HQT-10, Document 1, p. 5.

²⁴ Dossier R-3981-2016, pièce B-0059, HQT-13, Document 7, R4.1, p. 12.

publiques les analyses de ces événements, de même que les procédures détaillées ayant mené à des interruptions de service de transport ferme à long terme. En réponse à ces demandes, la Régie a ordonné au Transporteur d'instaurer un mécanisme de partage d'information auprès de ses clients pour des événements de nature similaire menant à des interruptions de service :

« [322] La Régie ordonne au Transporteur de proposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une méthode d'information à ses clients a posteriori, lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service, afin que ces derniers puissent s'assurer d'avoir été traités conformément aux Tarifs et conditions. »²⁵

L'objectif de NEMC était, et est toujours, de s'assurer que toute interruption ou réduction de service de transport ferme soit faite en conformité avec le texte des *Tarifs et conditions* et en respect avec les conventions de service de transport en vigueur. Plus particulièrement, NEMC s'attend à ce que les interruptions ou réductions affectant le service de transport ferme de point à point se fassent en respect avec l'article 13.6 des *Tarifs et conditions*, qui mentionne ce qui suit :

« **13.6 Réduction du service de transport ferme** : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire ; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Le service de transport ferme à long terme de point à point assujéti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent ; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme. Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en oeuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présents si, à sa seule discrétion, un état d'urgence où toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées. »²⁶

(Nos soulignés)

Les clients du Transporteur qui ont recours au service de transport ferme de point à point bénéficient du même niveau de priorité que la charge locale. Par conséquent, ces derniers sont en droit de s'attendre, lors d'une interruption ou réduction de service dans le réseau

²⁵ Dossier R-3934-2015, Décision D-2016-029, par. 322.

²⁶ *Tarifs et conditions*, art. 13.6.

de transport du Transporteur, à subir des interruptions ou réductions de service proportionnelles aux interruptions ou réductions de la charge locale.

NEMC soumet à la Régie que la méthode d'information *a posteriori* que le Transporteur mettra en place lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service doit permettre à ses clients de déterminer si les obligations du Transporteur définies dans les conventions de services de transport, notamment l'article 13.6 des *Tarifs et conditions*, ont été respectées.

Or, selon la preuve au dossier, le Transporteur propose de ne fournir que les éléments d'information suivants :

« Également, en suivi de la décision D-2016-029, le Transporteur propose une méthode d'information à ses clients *a posteriori*, lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service, afin que ses derniers puissent s'assurer d'avoir été traités conformément aux Tarifs et conditions. La proposition du Transporteur consiste à communiquer à ses clients, par le biais d'un avis sur OASIS, les informations pertinentes et non confidentielles donnant le portrait des réductions horaires de service réalisées par le Transporteur dans les cinq jours ouvrables suivants l'occurrence d'un événement significatif sur son réseau, si et seulement si cet événement est à l'origine des réductions de service en question et que ces dernières totalisent 300 MW et plus pendant au moins 15 minutes. L'avis déposé sur OASIS comprendra les informations suivantes :

- Brève description de l'événement;
- Période de l'événement (date de début et date de fin);
- Réductions totales des services effectuées par le Transporteur;
- Chemin(s) du Transporteur affecté(s) par les réductions de service. »²⁷

(Nos soulignés)

De plus, en réponse à la question 5.3 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC, le transporteur indiquait qu'il n'entendait pas inclure dans son avis les réductions appliquées spécifiquement aux clients de la charge locale, du réseau intégré (si applicable) et du service de transport ferme de point à point :

« 5.3. Le Transporteur entend-il communiquer sur son site OASIS les informations suivantes à ses clients :

[...]

- (3) les réductions appliquées spécifiquement aux clients de la charge locale, du réseau intégré (si applicable) et du service de transport ferme de point à point;

[...]

²⁷ Dossier R-3981-2016, pièce B-0029, HQT-10, Document 1, p. 10.

R5.3

[...]

- (3) **Le Transporteur indiquera les réductions de service pour l'ensemble des clients affectés par la réduction. Pour un exemple, voir la réponse à la question 5.8.5. [...] »²⁸**

(Nos soulignés)

NEMC désire porter à l'attention de la Régie qu'à deux reprises le Transporteur mentionne qu'il en reviendra à ses clients, sur la base des informations contenues dans son avis en plus de celles déjà publiées sur le site OASIS, de faire leurs propres analyses afin de déterminer s'ils ont été traités sans discrimination et en conformité avec l'article 13.6 des *Tarifs et conditions*.²⁹

Par conséquent, NEMC soumet respectueusement à la Régie qu'à la lecture de la preuve du Transporteur et des réponses à la demande de renseignements de NEMC, il semble clair que les éléments d'information que se propose de fournir le Transporteur dans son avis ne rencontrent pas les exigences fixées par la Régie et les objectifs de l'article 13.6 des *Tarifs et conditions*. À titre d'exemple, le Transporteur se propose de fournir uniquement les réductions totales des services touchés offerts. Faute de connaître les réductions par type de clients (charge locale, réseau intégré et point à point), il devient alors impossible de déterminer si les réductions ont été appliquées proportionnellement entre les clients ayant le même niveau de priorité, comme le stipule l'article 13.6 des *Tarifs et conditions*.

Ceci dit, il est intéressant de noter que l'information que propose de fournir le Transporteur dans son avis est moins détaillée que celle rendue publique par le NYISO. En effet, le NYISO décrivait les événements du 4 décembre 2014, qui ont causé des coupures au service de transport offert à NEMC, de la façon suivante :

« Hydro Quebec Disturbance and Export Curtailments

As discussed at the December 11, 2014, Operating Committee meeting, on December 4, shortly after 3 PM, Hydro Quebec experienced forced outages of two 735 kV transmission line circuits north of Montreal. This resulted in automatic load shedding in the Montreal area of approximately 500 MW of load (177,000 customers) and subsequent curtailments of 600 MW to IESO, 800 MW to NYISO, 2,000 MW to ISO-New England. Shortly afterwards market systems and emergency sales resulted in power schedules to Hydro Quebec from IESO, NYISO, and ISO-New England. Hydro Quebec did activate Demand Response. Hydro Quebec customers were restored by 6 PM. Hydro Quebec re-activated Demand Response on the morning of Friday, December 5 to

²⁸ Dossier R-3981-2016, pièce B-0059, HQT-13, Document 7, 5.3 et R5.3, p. 14 et 15.

²⁹ Dossier R-3981-2016, pièce B-0059, HQT-13, Document 7, R5.3 et R5.8.6, p. 15, l. 9 à 14 et p. 17, l. 24 à 31.

create capacity for their morning peak load pickup. The two transmission lines were restored to service Friday afternoon. »³⁰

Il est surprenant de constater que l'information fournie par le NYISO offre plus de détails que ce propose le Transporteur. En effet, l'information que l'on trouve dans la citation ci-dessus traite des interruptions de la charge locale, des interruptions pour différentes interconnexions ainsi qu'une énumération de différentes mesures d'urgence utilisées par Hydro-Québec. NEMC est donc d'avis que les informations que devrait fournir le Transporteur devraient minimalement inclure l'information fournie par le NYISO.

Recommandations : mise en place d'une méthode d'information pour les clients du Transporteur *a posteriori*, lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service, afin que ces derniers puissent s'assurer d'avoir été traités conformément aux *Tarifs et conditions* et à leurs conventions de services de transport en vigueur. L'information fournie pourra, le cas échéant, être utilisée par les clients impactés pour investiguer davantage la situation auprès de leurs représentants commerciaux. En plus des éléments mentionnés par le Transporteur, cette méthode devra inclure les éléments suivants :

- Avis émis sur le site OASIS du Transporteur dans les plus brefs délais;
- Description détaillée de l'événement, incluant la description des équipements impactés;
- Chemin(s) ou région(s) desservi(s) par le Transporteur affecté(s) par les réductions de service;
- Liste des mesures d'urgence utilisées par le Transporteur suite à l'événement (abaissement de tension, utilisation d'énergie d'urgence, délestage de la charge, coupure de services de transport, etc.);
- Description de la stratégie ayant mené aux mesures de gestion d'urgence (exemple : ordonnancement des mesures utilisées par la Transporteur pour répondre à la situation causé par l'événement);
- Fournir sous forme de données horaires l'information sur les coupures de services par catégorie de clients (charge locale, réseau intégré, point à point ferme, point à point non ferme, transaction de passage) en incluant les volumes d'énergie ayant été coupée et l'emplacement de ces coupures (chemin(s) ou délestage de la charge locale).

³⁰ NYISO - Management Committee Meeting Minutes, December 17, 2014, p. 2
(http://www.nyiso.com/public/webdocs/markets_operations/committees/mc/meeting_materials/2014-12-17/Final%20MC_Minutes_12172014.pdf).

3.3 **BILAN DE L'APPLICATION DU PROCESSUS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES SUR LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

En ce qui concerne le Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport prévu à l'Appendice K des *Tarifs et conditions* (le « **Processus d'information et d'échanges** »), la Régie mentionnait ce qui suit dans la décision D-2016-029 :

« [327] La Régie est d'avis qu'il y a lieu de laisser le Transporteur et les participants décider des sujets à discuter lors de ces rencontres, « dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'information favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport ». Cependant, elle juge qu'il serait opportun de faire le bilan du processus prévu à l'Appendice K afin d'en mesurer les résultats.

[328] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, un bilan de l'application du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, depuis la décision D-2012-010. »³¹

(Références omises)

Ayant participé à plusieurs rencontres d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport organisées par le Transporteur, NEMC entend soumettre les commentaires suivants concernant son appréciation du processus mis en place par le Transporteur.

3.3.1 Objectifs de l'Appendice K

Avant de dresser un bilan de l'application du Processus d'information et d'échanges, il convient, dans un premier temps, de bien cerner les objectifs qui étaient visés par la Régie lorsqu'elle a ordonné, dans sa décision D-2002-010, la mise en œuvre d'un tel processus.

Après avoir analysé la preuve au dossier (R-3669-2008, Phase 2) et les éléments ayant mené la FERC à codifier un Appendice K dans son OATT, la Régie a conclu qu'il était nécessaire d'inclure un Appendice K aux *Tarifs et conditions* et ce, en les termes suivants :

« [302] Après examen de la preuve, la Régie est d'avis que la problématique reliée au manque d'investissements dans les infrastructures des réseaux de transport, telle qu'observée aux États-Unis, ne trouve pas son équivalent au Québec. Le Transporteur a été en mesure de réaliser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins en pérennité et en croissance de la demande, tant pour les clients du service de point à point que pour l'alimentation de la charge locale, dans la mesure où les demandes s'avéraient conformes aux exigences du texte des Tarifs et conditions.

[303] Néanmoins, la Régie juge que l'objectif de la FERC d'assurer une protection suffisante contre les risques de discrimination induite en matière de planification des réseaux de transport mérite une attention particulière, en

³¹ Dossier R-3934-2015, décision D-2016-029, par. 327 et 328.

raison, d'une part, du caractère monopolistique des activités de transport d'électricité au Québec et, d'autre part, de la présence d'affiliées dans les secteurs de la distribution et du marché de gros de l'électricité. »³²

(Nos soulignés)

Tel qu'il appert de l'extrait ci-dessus, c'est la nécessité d'assurer un traitement équitable et non discriminatoire pour l'ensemble des clients du Transporteur dans leur accès au réseau de transport qui a notamment justifié l'ajout d'un Appendice K aux *Tarifs et conditions*.

Toutefois, considérant le contexte particulier prévalant au Québec, la Régie n'a pas jugé bon de codifier au texte des *Tarifs et conditions* l'ensemble des éléments constituant le processus de planification du Transporteur et les divers principes y afférents :

« [312] Considérant les divers outils réglementaires déjà en place mentionnés ci-dessus, les particularités du marché de gros au Québec caractérisé par un nombre limité de participants, les spécificités du réseau du Transporteur, ainsi que la capacité de ce dernier à répondre aux demandes de service conformes aux Tarifs et conditions, la Régie conclut qu'il n'est pas requis de prévoir et de codifier au texte des Tarifs et conditions l'ensemble des éléments constituant le processus de planification du Transporteur et les divers principes y afférents.

[...]

[322] **Considérant ce qui précède, la Régie demande au Transporteur d'ajouter au texte des Tarifs et conditions un appendice K intitulé « Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport », libellé comme suit :**

« Le Transporteur doit mettre en oeuvre un processus d'information et d'échanges sur la planification de son réseau avec l'ensemble de sa clientèle. Ce processus a pour objectif de permettre une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur et d'assurer une plus grande transparence dans l'élaboration de la planification de son réseau.

Le processus d'information et d'échanges doit comprendre des rencontres annuelles dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'informations favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport.

Le Transporteur doit faire rapport, une fois par année, à la Régie des rencontres tenues dans le cadre de ce processus. »³³

³² Dossier R-3669-2008, Phase 2, décision D-2012-010, par. 302 et 303.

³³ Dossier R-3669-2008, Phase 2, décision D-2012-010, par. 312 et 322.

Néanmoins, la Régie a défini les objectifs d'un tel processus de la façon suivante :

« [304] La Régie réitère l'objectif fondamental d'assurer le traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble des clients dans leur accès au réseau, objectif qu'elle a énoncé à plusieurs reprises dans ses décisions. [...]

[...]

[313] La Régie retient, toutefois, le besoin exprimé par certains intervenants, notamment les clients du Transporteur, à l'effet de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification. Ces intrants comprennent, entre autres, les critères de conception utilisés, les méthodologies employées pour la planification du réseau et dans la réalisation des études d'impact, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins des clients.

[314] La Régie retient également que les clients souhaitent être impliqués en temps opportun dans un processus ouvert et transparent et ainsi avoir la possibilité de tenir des échanges significatifs avec le Transporteur préalablement à l'élaboration de sa planification.

[315] La Régie est d'avis que la mise en place d'un cadre d'échanges ouvert et consacré aux aspects liés à la planification du réseau est justifiée dans les circonstances. Par la présentation des plans d'évolution des actifs tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement prévu du réseau, ces échanges permettront une meilleure compréhension des solutions à moyen et long termes telles que les envisage le Transporteur.

[316] La mise en place d'un tel cadre d'échanges doit donner aux clients du service de transport l'opportunité de tenir des discussions en temps opportun avec le Transporteur lui permettant d'en tenir compte dans son exercice de planification. Ces échanges et discussions se tiendront dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire.

[...]

[320] Bien que les objectifs recherchés par la mise en œuvre d'un processus d'information et d'échanges en lien avec la planification du réseau visent prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés limitrophes, ce processus pourra également être ouvert à la participation de groupes d'intérêt public, tels les associations de consommateurs et les groupes environnementaux. »³⁴

(Nos soulignés)

Les objectifs visés par la Régie en enjoignant le Transporteur à mettre en œuvre un processus d'information et d'échanges sur la planification de son réseau de transport étaient que les personnes intéressées puissent avoir accès, en temps opportun, à de l'information pertinente relative à la planification du réseau de transport du Transporteur et ce, notamment, dans le but d'éviter toute discrimination induite.

Par ailleurs, un des objectifs sous-jacents à un tel mécanisme est de permettre aux personnes intéressées de proposer des solutions ou de formuler des commentaires afin d'optimiser la planification du réseau de transport et les solutions liées aux ajouts au

³⁴ Dossier R-3669-2008, Phase 2, décision D-2012-010, par. 304, 313 à 316 et 320.

réseau, lesquels devront ultimement être approuvés par la Régie. Un tel mécanisme permet également d'alléger le processus réglementaire en raison des échanges qui surviennent entre les parties prenantes en amont du processus réglementaire.

3.3.2 Bilan du processus mis en place par le Transporteur

Le Processus d'information et d'échanges mis en œuvre par le Transporteur consiste en deux rencontres par année. Il est à noter que la première rencontre s'est tenue plus d'un an après que la décision D-2012-10 ait été rendue.

NEMC participe à ces rencontres et reconnaît que le processus actuel représente une amélioration par rapport à la situation qui préexistait la décision D-2012-010. En effet, un tel processus permet aux personnes intéressées d'échanger sur les sujets proposés par le Transporteur et ce, en amont du processus réglementaire.

Cela étant dit, de l'avis de NEMC, le Processus d'information et d'échanges mis en place par le Transporteur ne répond que partiellement aux exigences de la Régie telles que formulées dans la décision D-2012-010.

En effet, trop souvent l'information fournie par le Transporteur est superficielle et ne procure pas aux personnes intéressées les hypothèses précises ayant été utilisées par le Transporteur pour la sélection des solutions choisies. De plus, il arrive que l'information incluse dans les documents de référence utilisés lors de ces rencontres soit divulguée tard dans le processus de planification. À titre d'exemple, le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île n'a été abordé qu'au mois d'octobre 2014, soit six mois après le dépôt à la Régie de la demande d'autorisation relative à ce projet (dossier R-3887-2014³⁵). Or, l'un des objectifs de l'Appendice K est que les échanges relatifs à la planification du réseau de transport, tel l'ajout d'une ligne de transport, surviennent en temps opportun, et donc nécessairement en amont du processus réglementaire. De plus, l'information fournie sur ce projet était minimale.³⁶

3.3.3 Problématique liée à la signature d'une entente de confidentialité

En réponse à la question 6.2 de la demande de renseignements de NEMC³⁷, le Transporteur a produit l'« Engagement de confidentialité et de non-divulgence » (« **l'engagement de confidentialité** ») dont la signature est exigée pour la participation aux rencontres.

Tel qu'il appert du document, l'engagement de confidentialité doit être signé par un représentant du participant/client, désigné comme la « Personne autorisée ».

NEMC est d'avis que la portée de cet engagement est trop vaste et qu'elle devrait être strictement réduite aux documents de nature confidentielle. À cet égard, NEMC suggère

³⁵ Dossier R-3887-2014, pièce B-003 datée du 30 avril 2014.

³⁶ http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/20141010_Renc_Planif_Res_Principal_FR_Cav.pdf.

³⁷ Dossier R-3981-2016, pièce B-0060, HQT-13, Document 7.1, R6.2.

que les engagements de confidentialité identifient clairement et de manière exhaustive les documents et/ou les informations qui sont considérés par le Transporteur comme étant confidentiels. Par ailleurs, NEMC suggère que les engagements de confidentialité soient communiqués aux participants plusieurs jours avant les rencontres afin que ces derniers puissent commenter et/ou contester la portée de ceux-ci.

De plus, tel qu'il appert du modèle d'engagement de confidentialité produit par le Transporteur en réponse à la question 6.2, les Personnes autorisées, c'est-à-dire les représentants des participants/clients, ne sont pas en droit de permettre l'accès aux documents dits confidentiels à un autre membre du participant/client, c'est-à-dire, par exemple, à un autre employé si requis. Autrement dit, et tel qu'il appert du modèle fourni par le Transporteur, la Personne autorisée doit prendre toutes les mesures nécessaires afin que les documents confidentiels demeurent sous son contrôle exclusif en tout temps et que personne d'autre n'y ait accès ou ne puisse en prendre connaissance, à moins d'y être autorisé par le Transporteur. Qui plus est, la Personne autorisée ne peut reproduire les documents confidentiels. NEMC est d'avis que ces mesures sont trop restrictives et qu'elles devraient être abandonnées.

L'engagement de confidentialité devrait s'appliquer au participant/client et non à la Personne autorisée.

3.3.4 Améliorations suggérées au processus actuel

NEMC apprécie les efforts fournis par le Transporteur pour la mise en oeuvre du Processus de planification et d'échanges. Toutefois, certaines améliorations pourraient être apportées afin d'améliorer ce processus et d'atteindre les objectifs formulés par la Régie dans la décision D-2012-010.

Recommandations :

- Discuter des problématiques auxquelles fait face le Transporteur en amont du processus réglementaire et décisionnel et ce, bien avant le dépôt des projets d'investissement auprès de la Régie;
- Limiter la portée des ententes de confidentialité aux informations de nature confidentielle et les transmettre à l'avance aux participants/clients afin que ceux-ci puissent les commenter et/ou les contester;
- Permettre aux personnes intéressées de donner accès aux documents et/ou informations confidentiels à d'autres membres du participant/client;
- Maintenir le format de deux rencontres par année;
- Rendre disponible toute documentation, notamment, mais sans s'y limiter les présentations du Transporteur et ce, quelques jours avant les rencontres afin de permettre aux participants de se préparer adéquatement et ainsi permettre des échanges productifs;

- Tenir des minutes de réunion et les rendre publiques sur le site OASIS du Transporteur;
- Permettre aux participants/clients de soumettre des points additionnels à l'ordre du jour, et ce, avant la tenue des rencontres.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.