DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2020-146	R-3888-2014 Phase 2	5 novembre 2020
	•	'

PRÉSENTS:

Lise Duquette

François Émond

Esther Falardeau

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants et mises en cause dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond, sur les objections du Transporteur et sur les frais

Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport

Demanderesse:

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) représentée par M^e Éric Dunberry, M^e Marie-Christine Hivon et M^e Yves Fréchette.

Mises en cause:

Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) représentée par Me Stéphanie Assouline;

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) représentée par M^e Simon Turmel.

Intervenants:

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par Me Pierre Pelletier;

Brookfield Renewable Trading and Marketing LP (BRTM) (anciennement Énergie Brookfield Marketing s.e.c.) représentée par Me Nicolas Dubé;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e Steve Cadrin;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par Me André Turmel;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)

représenté par Me Dominique Neuman;

Union des consommateurs (UC) représentée par Me Hélène Sicard.

TABLE DES MATIÈRES

1.	INT	RODUCTION	7
2.	GÉ	NÉRALITÉS	12
	2.1	Objections du Transporteur prises sous réserve	15
PHA	ASE 2	A	20
3.	AG	RÉGATION CHARGES-RESSOURCES	20
4.		QUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS DE RACCORDEME ENTS DU DISTRIBUTEUR AU RÉSEAU DE TRANSPORT	
5.		DALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA NTRIBUTION	30
6.	AJC	OUTS AU RÉSEAU POUR LA PARTIE III DES TARIFS ET CONDITIO	NS 36
7.	MÉ	THODOLOGIE DE CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE	37
	7.1	Pourcentage des charges d'Exploitation et d'Entretien	40
8.		OUTS AU RÉSEAU POUR UNE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEA	
9.	PUI	SSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER	49
	9.1	Codification de la définition de la puissance maximale à transporter	51
	9.2	Cas d'un Raccordement de centrales	53
	9.3	Cas d'une Demande de service de transport de point à point	67
	9.4	Cas d'une Croissance de charge – postes satellites	70
	9.5	Cas d'une Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au r transport	
	9.6	Conclusion sur les définitions de puissance maximale à transporter	73
10.	PAI	RTAGE ET ATTRIBUTION DES COÛTS	74
	10.1	Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement	75
	10.2	Attribution des coûts entre différents clients	80
11.	MIS	SE EN VIGUEUR DES TARIES ET CONDITIONS	83

12.	. AUTRES MODIFICATIONS AU TEXTE DES TARIFS ET CONDITIO			
	12.1	Intégration des modifications approuvées par la Régie dans ses décisions antérieures	84	
	12.2	Coûts d'exploitation et d'entretien	85	
	12.3	Autres modifications à l'article 1 de la section B de l'Appendice J	85	
	12.4	Autres modifications à la section A et à l'article 2 de la section B de l'Appendice J	86	
	12.5	Autres corrections cléricales	87	
PHA	SE 2	В	88	
13.	DÉF	INITION DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT	88	
	13.1	Définition de la catégorie « maintien et amélioration »	89	
	13.2	Les autres catégories d'investissement	110	
	13.3	Opportunité d'inclure une définition des catégories d'investissement à la section « Définitions » dans les Tarifs et conditions	120	
14.	FRA	IS DES INTERVENANTS	128	
	14.1	Législation et principes applicables	128	
	14.2	Frais réclamés et frais accordés	129	
DIS	POSIT	rif	132	
ANN	NEXE	1	134	
ANN	NEXE	2	143	
ΔNN	JEXE	3	152	

1. INTRODUCTION

- [1] Le 30 avril 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50 et 51 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (la Politique d'ajouts).
- [2] Le 21 mai 2014, la Régie rend sa décision procédurale D-2014-081². Un avis public est émis dans les principaux quotidiens, sur le site internet de la Régie et du Transporteur ainsi que sur le site OASIS de ce dernier.
- [3] Le 11 juillet 2014, la Régie rend sa décision D-2014-117³ par laquelle elle se prononce, entre autres, sur les demandes d'intervention et accepte de procéder en deux phases dans le présent dossier (la Phase 1 et la Phase 2). La Phase 1 porte sur l'examen des sujets retenus et la Phase 2 sur les modifications au libellé du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions).
- [4] Le 18 décembre 2015, la Régie rend sa décision D-2015-209⁴ sur le fond de la Phase 1.
- [5] Le 22 janvier 2016, le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) déposent chacun une demande de révision à l'encontre de certaines conclusions de la décision D-2015-209⁵.
- [6] Le 24 février 2016, le Transporteur produit, dans le cadre du dossier relatif à sa demande de révision, une demande de sursis d'exécution de certaines conclusions de la décision D-2015-209⁶.

Décision D-2014-081.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

³ Décision D-2014-117.

Décision D-2015-209.

⁵ Dossiers R-3959-2016 et R-3961-2016.

⁶ Dossier R-3959-2016, pièce B-0008.

- [7] Ce même jour, le Transporteur transmet en vertu de l'article 31 (5°) de la Loi une demande de suspension partielle de la Phase 2 (la Demande de suspension), jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue sur la demande de révision.
- [8] Le 25 février 2016, la Régie accepte de reporter la date pour le dépôt de certaines modifications au texte des Tarifs et conditions jusqu'à ce qu'elle ait tenu une audience à ce sujet et statué sur la Demande de suspension.
- [9] Le 26 février 2016, le Transporteur dépose sa demande relative à la Phase 2, accompagnée de la preuve à son soutien. Les conclusions de la demande du Transporteur se lisent comme suit :

« ACCUEILLIR la présente Demande, selon la preuve du Transporteur;

APPROUVER les propositions contenues dans la preuve du Transporteur;

MODIFIER les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, selon les versions française et anglaise du texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec déposées par le Transporteur;

APPROUVER les textes des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec ainsi modifiés et ORDONNER leur entrée en vigueur à une date qui sera déterminée à la suite des représentations du Transporteur à cet égard;

RÉSERVER les droits du Transporteur de présenter à la Régie de l'énergie des éléments de preuve et de faire des représentations concernant tout sujet affecté par la Décision suite à l'adjudication de ses droits en révision de la Décision, y compris de ses droits à l'obtention de mesures de sauvegarde et de suspension durant l'instance en révision, incluant, sans limitation, des éléments de preuve et des représentations concernant toute modification aux textes des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec »⁷.

[10] Le 2 mars 2016, la Régie tient une audience sur la Demande de suspension.

⁷ Pièce B-0127, p. 3.

- [11] Le 7 mars 2016, le Transporteur dépose une preuve révisée.
- [12] Le 21 mars 2016, par sa décision D-2016-0428, la Régie rejette la Demande de suspension.
- [13] Le 24 mars 2016, par sa décision D-2016-050⁹ rendue dans le cadre du dossier R-3959-2016, la Régie accueille la demande en sursis d'exécution des conclusions contestées de la décision D-2015-209, dont celle ordonnant de soumettre une proposition de texte refondu des Tarifs et conditions.
- [14] Le 7 avril 2016, la Régie, par sa décision D-2016-055¹⁰, suspend *sine die* l'étude de la Phase 2.
- [15] Le 15 septembre 2017, la Régie rend sa décision D-2017-102¹¹ sur les demandes de révision du Transporteur¹² et du Producteur¹³.
- [16] Le 15 mars 2018, la Régie informe les participants d'un changement dans la formation désignée au présent dossier.
- [17] Le 28 mars 2018, par sa décision D-2018-036¹⁴, la Régie met fin à la suspension de l'étude de la Phase 2. Elle met en cause le Producteur ainsi qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) en raison des impacts que la décision à rendre pourraient avoir sur les clients de ce dernier.
- [18] Dans sa décision D-2018-036, la Régie annonce la tenue d'une audience publique afin d'examiner les textes des Tarifs et conditions selon les ordonnances de sa décision D-2015-209, telles que modifiées par sa décision D-2017-102, ainsi que certains suivis de décisions rendues dans d'autres dossiers. Elle annonce également la tenue d'une rencontre préparatoire en vue de définir l'ensemble des enjeux et le calendrier de traitement du dossier. Un avis public est émis le 29 mars 2018.

⁸ Décision <u>D-2016-042</u>.

Dossier R-3959-2016, décision <u>D-2016-050</u>.

Décision D-2016-055.

Dossiers R-3959-2016 et R-3961-2019, décision D-2017-102.

¹² Dossier R-3959-2016.

¹³ Dossier R-3961-2016.

Décision D-2018-036.

- [19] Le 15 mai 2018, la Régie rend sa décision D-2018-055¹⁵ sur la reconnaissance des intervenants. Dans cette décision, elle accorde notamment le statut d'intervenant à NEMC et accueille sa demande de se substituer à Newfoundland and Labrador Hydro (NLH).
- [20] Le 22 mai 2018, la Régie informe d'un nouveau changement dans la formation au présent dossier.
- [21] Le 30 mai 2018, la Régie tient la rencontre préparatoire annoncée dans sa décision D-2018-036.
- [22] Le 7 juin 2018, NLH informe la Régie qu'elle se retire de la Phase 2, compte tenu de la reconnaissance du statut d'intervenante à NEMC.
- [23] Le 22 juin 2018, la Régie rend sa décision D-2018-077¹⁶ sur les sujets à examiner lors de la Phase 2 et le calendrier des étapes de cette phase du dossier. Elle annonce un traitement de la Phase 2 en deux temps. La Phase 2A vise les modifications au texte des Tarifs et conditions, en suivi des décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093¹⁷ et D-2017-025¹⁸. Pour sa part, la Phase 2B porte sur le suivi des engagements et sur la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » (« Maintien et amélioration »).
- [24] Le 27 juillet 2018, le Transporteur dépose un complément de preuve relatif à la Phase 2A.
- [25] Le 11 septembre 2018, la Régie tient une rencontre préparatoire visant à déterminer les enjeux associés à la Phase 2B ainsi que le cadre dans lequel des expertises pourront être recherchées.
- [26] Le 14 septembre 2018, le Transporteur dépose son deuxième complément de preuve relatif à la Phase 2B.

Décision D-2018-055.

¹⁶ Décision D-2018-077.

¹⁷ Dossier R-3956-2015, décision <u>D-2016-093</u>, p. 25, par. 98.

Dossier R-3978-2016, décision D-2017-025, p. 22, par. 74.

- [27] Le 19 septembre 2018, NEMC fait parvenir le contenu du mandat qu'elle prévoit confier à son expert.
- [28] Le 4 octobre 2018, la Régie informe les participants qu'elle suspend le calendrier émis dans sa décision D-2018-077.
- [29] Le 30 octobre 2018, par sa décision D-2018-152¹⁹, la Régie modifie et précise les enjeux ainsi que le traitement procédural de la Phase 2 du dossier. L'examen du thème relatif au « suivi des engagements » est reporté à un dossier ultérieur.
- [30] Le 26 novembre 2018, NEMC informe la Régie qu'elle entend retenir les services d'un expert pour traiter des sujets non exclus du mandat envisagé à l'origine.
- [31] À la suite d'une demande du Transporteur de report du dépôt de sa preuve en lien avec la Phase 2B, la Régie tient, le 19 décembre 2018, une rencontre préparatoire sur le calendrier de traitement du dossier.
- [32] Le 11 janvier 2019, la Régie transmet un nouvel échéancier relatif aux étapes à venir dans le présent dossier.
- [33] Les 4 et 5 février 2019, la Régie et les intervenants déposent leurs demandes de renseignements (DDR) respectives au Transporteur, auxquelles ce dernier répond le 22 février 2019.
- [34] Le 7 mars 2019, le Transporteur dépose sa preuve relative à la Phase 2B, incluant une preuve d'expert de la firme *The Brattle Group* (Brattle).
- [35] Le 11 mars 2019, le Transporteur procède à une présentation orale de sa preuve relative à la Phase 2B.
- [36] Le 18 mars 2019, l'UC met fin à son intervention.

¹⁹ Décision D-2018-152.

- [37] Le 17 avril 2019, les intervenants déposent leur preuve. Le 10 mai 2019, BRTM met fin à son intervention²⁰.
- [38] Du 13 au 16 mai 2019, la Régie tient l'audience sur la Phase 2.
- [39] Les 23 et 29 mai 2019 respectivement, le Transporteur et les intervenants déposent leur argumentation écrite.
- [40] Le 31 mai 2019, le Transporteur fait parvenir sa réplique. À partir de cette date, la Régie entame son délibéré.
- [41] Les 2 et 4 juillet 2019, les intervenants déposent leur demande de remboursement de frais. Le Transporteur transmet ses commentaires le 11 juillet 2019 et NEMC sa réplique le 16 juillet 2019.
- [42] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les modifications au texte des Tarifs et conditions proposées par le Transporteur à la suite des décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093 et D-2017-025, sur la définition des catégories d'investissement, sur les objections du Transporteur relatives à la pièce C-ACEFO-0041 ainsi que sur les frais des intervenants.

2. GÉNÉRALITÉS

[43] Le 18 décembre 2015, la Régie a rendu sa décision D-2015-209 dans laquelle elle se prononçait sur plusieurs enjeux en lien avec la Politique d'ajouts du Transporteur. Dans cette décision, elle demandait au Transporteur de déposer, aux fins de la Phase 2, une proposition de texte refondu des versions française et anglaise des Tarifs et conditions, reflétant l'ensemble des décisions énoncées. Elle lui demandait aussi de fournir, dans le cadre de la Phase 2, une preuve en lien avec certains sujets.

²⁰ Pièce C-EBM-0016.

[44] La portée de la Phase 2 a été élargie et le traitement procédural ajusté pour tenir compte de l'évolution du contexte marqué, notamment, par :

- des suspensions de traitement du dossier, intervenues à la suite du dépôt de deux dossiers en révision²¹;
- l'émission de décisions de la Régie, rendues dans le cadre de dossiers d'investissement depuis la suspension du présent dossier et dont certaines prescriptions²² sont à considérer dans le présent dossier.

[45] Le traitement du dossier s'est effectué par un regroupement des sujets en deux grands volets, soit, d'une part, la Phase 2A visant les suivis des décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093 et D-2017-025 retenus par la Régie et, d'autre part, la Phase 2B consacrée aux enjeux en lien avec la définition de la catégorie « Maintien et amélioration », en suivi de la décision D-2017-107²³.

[46] Compte tenu des délais importants occasionnés par le contexte du dossier, le sujet du suivi des engagements, devant initialement être traité dans le cadre du présent dossier, a été retiré de la Phase 2B et son examen reporté à un prochain dossier tarifaire²⁴.

[47] Par ailleurs, la preuve du Transporteur a été déposée en plusieurs séquences et a parfois été révisée, notamment à la suite de préoccupations formulées par la Régie et de DDR émises par les intervenants.

[48] Les différents dépôts de preuve du Transporteur peuvent se résumer comme suit :

Dossiers R-3959-2016 et R-3961-2016, décision D-2017-102.

Dossier R-3956-2015, décision <u>D-2016-093</u>, p. 25, par. 98 et dossier R-3978-2016, décision <u>D-2017-025</u>, p. 22, par. 74.

²³ Dossier R-4012-2017, décision D-2017-107.

²⁴ Décision <u>D-2018-152</u>, p. 20, par. 97 et 98.

TABLEAU 1
PREUVE DU TRANSPORTEUR - PHASE 2A

Pièce HQT	Titre de la pièce	Date de dépôt	Pièce au dossier
HQT-1, document 1	Preuve suite à la décision	26/02/2016	B-0129
	D-2015-209		
HQT-2, document 1	Justification des	26/02/2016	B-0130
	modifications au texte des	Révisée le 7/03/2016	B-0144
	Tarifs et conditions	Révisée le 27/07/2018	B-0156
		Révisée le 14/09/2018	B-0160
		Révisée le 9/05/2019	B-0206
HQT-2, document 2	Version française des Tarifs	26/02/2016	B-0131
	et conditions des services de transport d'Hydro-Québec	Révisée le 7/03/2016	B-0145
		Révisée le 14/09/2018	B-0161
		Révisée le 9/05/2019	B-0207
HQT-2, document 3	Version anglaise des Tarifs	26/02/2016	B-0132
	et conditions des services de	Révisée le 7/03/2016	B-0146
	transport d'Hydro-Québec	Révisée le 14/09/2018	B-0162
		Révisée le 9/05/2019	B-0208
HQT-3, document 1	Complément de preuve nº 1	27/07/2018	B-0157
	pour la Phase 2A		
HQT-3, document 2	Complément de preuve n° 2	14/09/2018	B-0159
	pour la Phase 2A		

TABLEAU 2
PREUVE DU TRANSPORTEUR - PHASE 2B

Pièce HQT	Titre de la pièce	Date de dépôt	Pièce au dossier
HQT-5, document 1	Preuve du Transporteur	7/03/2019	B-0175
	pour la Phase 2B à la suite		
	de la décision D-2018-152		
	de la Régie		
HQT-5, document 2	Description synthétique des	7/03/2019	B-0176
	investissements et de leurs	Révisée le 9/05/2019	B-0209
	objectifs		
HQT-5, document 3	Témoignage du Dr Metin	7/03/2019	B-0177
	Celebi de <i>The Brattle Group</i>		

- [49] Aux fins de la présente décision, la Régie considère la version la plus récente des pièces révisées du Transporteur et ses propositions ajoutées lors de l'audience ou dans ses argumentations écrites.
- [50] Il en est de même pour la preuve des intervenants.
- [51] Pour les éléments de preuve ayant fait l'objet de demandes de radiation, selon la décision qu'elle rend à cet égard, la Régie en tiendra compte ou non dans son délibéré.
- [52] La Régie produit, à l'annexe 1 de la présente décision, un récapitulatif des articles des Tarifs et conditions sur lesquels elle statue dans la présente décision. Ce tableau est fourni à titre indicatif pour aider à la compréhension et au travail de suivi à effectuer.

2.1 OBJECTIONS DU TRANSPORTEUR PRISES SOUS RÉSERVE

- [53] Lors de l'audience, le Transporteur s'objecte à la production de certains éléments de preuve ou références apparaissant dans la présentation de l'ACEFO²⁵:
 - Figure intitulée « Distribution cumulative de la production reconstituée des éoliennes pour la période de mars à avril » dont la source provient d'un autre dossier règlementaire (page 7);
 - Figure tirée d'une référence internet et des informations provenant d'une source américaine qui vise à démontrer que la réduction de la production éolienne est une pratique courante aux États-Unis (page 9);
 - Référence à une simulation Monte Carlo (dernier paragraphe de la page 10);
 - Extrait tiré d'un document Hydro-Presse datant de 2014 référant à la réduction des pertes (page 30);

²⁵ Pièce C-ACEFO-0041.

- Références internet en bloc provenant de sources externes qui fournissent des exemples, dans l'industrie, de méthodes ou projets de réduction de pertes de transport (page 31).
- [54] Sommairement, le Transporteur plaide que plusieurs éléments présentés lors de l'audience constituent de la preuve nouvelle, que certains extraits cités par l'ACEFO sont amenés hors contexte et que les diverses sources américaines citées par l'intervenante sont incomplètes et ne peuvent permettre à la Régie d'en tirer des conclusions.
- [55] En ce qui a trait plus spécifiquement aux liens vers des sites internet, le Transporteur soumet qu'il s'agit de documents soumis en bloc, sans références précises et sans que la Régie puisse en tirer quelque conclusion quant à l'interprétation qu'on pourrait donner à ces documents.
- [56] Quant à l'article publié dans Hydro-Presse, le Transporteur soumet qu'il n'a pas été remis à ses représentants en contre-interrogatoire, que le représentant de l'ACEFO n'en est pas l'auteur et que le document n'a pas été valablement mis en preuve. De plus, il est d'avis que ce document ne fait pas état de son contenu et qu'il n'est donc d'aucune utilité pour la Régie.
- [57] Enfin, le Transporteur plaide l'irrecevabilité en preuve de la référence à la simulation Monte Carlo au motif d'un manque de clarté.
- [58] L'ACEFO réplique que la Régie doit décider de la recevabilité de cette preuve selon la règle de la pertinence. L'intervenante ne conteste pas que la pièce C-ACEFO-0041 contient des éléments nouveaux, mais soumet que le remède généralement appliqué dans ces cas consiste à accorder un délai suffisant à l'autre partie afin qu'elle puisse contre-interroger le témoin.
- [59] De façon plus spécifique, l'ACEFO réplique que le tableau de la page 7 de la pièce C-ACEFO-0041 provient du dossier R-4061-2018 et constitue une illustration de la preuve écrite. L'intervenante soutient que ce tableau n'était pas disponible au moment du dépôt de son mémoire et qu'il est pertinent afin d'appuyer une recommandation qu'elle y présente.

- [60] En lien avec le tableau de la page 9 de sa présentation, l'ACEFO précise que cette preuve visait à contredire les affirmations du Transporteur à l'égard de sa recommandation d'examiner un service de raccordement de centrale sans garantie d'intégration. L'intervenante soumet que la référence à la pratique aux États-Unis visait simplement à démontrer que sa recommandation n'était pas nouvelle dans l'industrie, contrairement à ce que prétend le Transporteur.
- [61] En ce qui a trait à la référence à la méthode Monte Carlo, l'ACEFO précise qu'elle fait suite à certaines représentations du Transporteur et que ce dernier aurait pu clarifier cet aspect de la preuve en contre-interrogatoire.
- [62] L'intervenante soumet des arguments similaires en lien avec la référence à l'extrait de l'article d'Hydro-Presse qui ne vise qu'à démontrer que la question des pertes de transport constitue un enjeu important pour Hydro-Québec, contrairement à ce qu'un témoin du Transporteur a affirmé devant la Régie.
- [63] Enfin, les références inscrites à la page 31 de la présentation sont, selon l'ACEFO, en lien avec sa recommandation d'inclure l'objectif de réduction des pertes dans la description synthétique de la catégorie « Maintien et amélioration ». L'intervenante soumet que ces références sont nécessaires afin de contredire l'expert du Transporteur, le D^r Metin Celebi, de Brattle, lorsqu'il affirme ne pas connaître d'entreprises qui fixent un objectif de pertes de transport. Par ailleurs, selon l'ACEFO, l'objectif n'est pas de faire un débat sur les pertes de transport, mais plutôt de prévoir une description plus complète de la catégorie d'investissement.
- [64] Les objections du Transporteur ont été prises sous réserve lors de l'audience du 16 mai 2019. La Régie a invité le Transporteur à procéder comme si les éléments de preuve contestés étaient admis au dossier²⁶.

Opinion de la Régie

[65] Dans un premier temps, la Régie souligne que le simple fait qu'un participant fasse état, lors d'une audience, de nouveaux éléments qui ne faisaient pas partie de sa preuve écrite ne conduit pas nécessairement à leur exclusion. L'admissibilité d'une preuve doit

²⁶ Pièce <u>A-0123</u>, p. 225 et 226.

s'articuler autour de la notion de pertinence, bien qu'elle puisse être limitée par le respect des règles d'équité procédurale.

[66] Ainsi, la Régie pourra admettre en preuve de nouveaux éléments, dans la mesure où ils sont pertinents aux enjeux du dossier et qu'ils permettent aux participants de disposer d'un délai raisonnable pour en prendre connaissance et y répondre de manière appropriée.

[67] Lors de l'audience, la Régie a proposé au Transporteur de lui accorder un délai avant de procéder au contre-interrogatoire du témoin de l'ACEFO²⁷. Le Transporteur a choisi de ne pas exercer son droit au contre-interrogatoire de ce témoin et n'a pas demandé l'autorisation de présenter une contre-preuve sur ces nouveaux éléments.

[68] Les objections du Transporteur en lien avec les pages 7, 9 et 10 de la pièce C-ACEFO-0041 ont trait à la recommandation n° 7 de l'intervenante, soit de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport, mais sans garantie d'intégration au réseau principal.

[69] La Régie rejette ces objections du Transporteur.

[70] Pour ce qui est de la page 7 de la pièce C-ACEFO-0041, le graphique intitulé « Distribution cumulative de la production reconstituée des éoliennes pour la période de décembre à mars » provient de la preuve au dossier R-4061-2018 et sert uniquement à illustrer une affirmation de l'ACEFO mentionnée dans sa preuve écrite, soit qu'il y a une faible probabilité que toutes les éoliennes du Québec fonctionnent simultanément²⁸. La Régie juge que la référence à ce graphique dans ce contexte est pertinente au dossier.

[71] En ce qui a trait à la page 9 de la pièce C-ACEFO-0041, la Régie retient que cette nouvelle preuve vise à contredire une affirmation du Transporteur en preuve en chef, afin de démontrer que la réduction de la production éolienne est une pratique courante aux États-Unis. Dans ces circonstances, la Régie considère que cette référence est pertinente.

²⁷ Pièce <u>A-0123</u>, p. 34.

²⁸ Pièce C-ACEFO-0037, p. 12.

- [72] Quant à l'objection du Transporteur relative à la simulation Monte Carlo pour cause de manque de clarté, la Régie juge que le Transporteur a eu l'occasion de faire clarifier cet aspect de la preuve lors de l'audience, ce qu'il n'a pas fait. Son objection à cet égard est donc rejetée.
- [73] Les autres objections du Transporteur visent des éléments présentés aux pages 30 et 31 de la pièce C-ACEFO-0041 et sont reliées à la recommandation n° 13 de l'intervenante, soit d'inclure l'objectif de réduction des pertes de transport dans la description synthétique de la catégorie « Maintien et amélioration ».
- [74] À la page 30 de la pièce C-ACEFO-0041, l'ACEFO réfère à un extrait d'article de l'Hydro-Presse datant de 2014 afin de démontrer que la question des pertes de transport est importante pour Hydro-Québec.
- [75] La Régie comprend que l'objectif est de contredire l'affirmation de l'expert Celebi selon laquelle le Transporteur n'élaborerait pas de projet dans le seul but de minimiser les pertes de transport. Cependant, ce document émane d'un tiers qui n'a pas témoigné à l'audience et il n'a pas été opposé au Transporteur. Compte tenu de sa faible valeur probante, la Régie accueille l'objection du Transporteur à cet égard.
- [76] Enfin, l'ACEFO présente, à la page 31 de la pièce C-ACEFO-0041, des liens internet afin d'offrir certains exemples de l'industrie de méthodes ou projets de réduction de pertes de transport. La Régie retient le fait que cette page vise à démontrer que des projets ayant pour but la réduction de pertes existent dans d'autres juridictions, afin de soutenir sa recommandation d'inclure ce type de projet à la catégorie « Maintien et amélioration », répondant ainsi à une affirmation de l'expert du Transporteur qui mentionnait ne pas en avoir connaissance.
- [77] Néanmoins, la Régie est d'avis que des liens internet fournis sans contexte ne peuvent aider à une prise de décision éclairée. Ainsi, elle ne retient pas la référence contenue dans cette page et accueille l'objection du Transporteur à cet égard.

PHASE 2A

3. AGRÉGATION CHARGES-RESSOURCES

[78] Dans le cadre de sa décision D-2015-209, la Régie acceptait la proposition d'agrégation charges-ressources du Transporteur, à l'exception de la modalité visant à limiter le coût des projets de ressources pouvant être intégré à l'agrégation charges-ressources²⁹.

[79] Pour donner suite à cette décision et à certains questionnements en cours de dossier³⁰, le Transporteur dépose, à l'article 3 de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions (l'Appendice J), la proposition de texte suivante :

« 3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale

Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur l'information prévue à l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes d'alimentation de charges spécifiques, incluant les ajouts requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle).

L'agrégation charges-ressources annuelle est soumise aux particularités suivantes :

(a) Seuls les ajouts associés aux projets impliquant des postes satellites et aux projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport donnent lieu au montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur.

²⁹ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 49.

Pièces <u>B-0169</u>, p. 22, R7.1, <u>B-0170</u>, p. 9 et 10, R4.2, et <u>B-0171</u>, p. 10, R6.3.1.

- (b) Pour les projets impliquant des postes satellites, l'allocation maximale retenue est celle en vigueur lors de l'année de la mise en service des ajouts réalisés.
- (c) Pour les projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport :
 - (i) l'allocation maximale retenue est celle en vigueur à la signature de l'entente entre le Distributeur et son client;
 - (ii) la période considérée, exprimée en nombre d'années, peut s'étendre d'un (1) jusqu'à vingt (20) ans;
 - (iii) les coûts inclus à l'agrégation charges-ressources annuelle sont ceux de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur, de sorte que ces coûts excluent le coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le Distributeur, et sont limités au montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter, comme définie à la section E ci-dessous.
- (d) Pour les ajouts associés aux projets réalisés en amont des postes satellites, incluant ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, aucun montant maximal n'est octroyé, bien que leurs coûts soient intégrés à l'agrégation charges[-]ressources annuelle sous réserve de l'article 3(e) ci-dessous.
- (e) Pour un projet d'intégration de centrale réalisé dans le cadre d'un programme d'achat d'électricité du Distributeur, les coûts sont limités, le cas échéant, au montant maximal applicable en vertu des règles du programme approuvées par la Régie.

Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année »³¹.

³¹ Pièce B-0207, p. 186 et 187.

[80] En réponse à une DDR, le Transporteur explique que les « demandes ponctuelles d'alimentation de charges spécifiques » dont il est question au premier paragraphe de l'article 3 reproduit ci-dessus sont celles que le Distributeur lui adresse en vertu de l'article 40.1 des Tarifs et conditions³². Il s'agit donc des demandes de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport.

[81] Le Transporteur illustre par un exemple l'application du texte proposé.

Projets	Puissance maximale à transporter	Montant maximal d'allocation (631 \$/kW)	Coûts des ajouts	Écart entre le montant maximal et les coûts	
	MW	M\$	M\$	M\$	
Poste satellite A	100	63,1	50,0	13,1 \$	
Poste satellite B	50	31,6	25,0	6,6\$	
Grand client X (1)	10	6,3	6,3	0,0 \$	
Amont de poste satellite (Ligne, Poste source, Renforcement)	0	0	50,0	(50,0 \$)	
Ressource dans le cadre d'un PAE (2)	0	0	20,0	(20,0 \$)	
Total avant CEE	160	101,0	151,3	(50,4 \$)	
CEE (19%)				(9,6 \$)	
Contribution requise du Distributeur				59.9 \$	

TABLEAU 3

Source : Pièce <u>B-0198</u>, p. 18.

[82] Comme il peut être constaté du libellé soumis pour l'article 3 de la section C de l'Appendice J, le Transporteur propose de conserver la possibilité de limiter les coûts pouvant être intégrés à l'agrégation charges-ressources pour les programmes d'achat d'électricité du Distributeur (PAE) et pour les projets de clients raccordés directement au réseau de transport, malgré le fait que la Régie ait refusé cette modalité dans sa décision D-2015-209³³.

⁽¹⁾ Le coût des ajouts inclus à l'agrégation est la portion du coût de l'arrangement électrique du Transporteur correspondant au montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter. Il exclut donc tout excédent de coût de l'arrangement électrique du Transporteur versus le montant maximal d'allocation, ainsi que le coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le Distributeur, le cas échéant.

⁽²⁾ Le coût des ajouts inclus à l'agrégation est la portion du coût de l'arrangement électrique du Transporteur correspondant au montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter. Il exclut donc tout excédent de coût de l'arrangement électrique du Transporteur versus le montant maximal d'allocation, ainsi que le coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le producteur, le cas échéant.

³² Pièce B-0203, p. 14 et 15, R3.1.

³³ Décision D-2015-209, p. 46 à 49.

[83] Le Transporteur explique que la Phase 1 donnait suite à des questions touchant des modalités de recouvrement de la contribution du Distributeur pour des cas où ce dernier est responsable de la couverture des coûts des ajouts au réseau de transport. Il souligne que c'est le producteur qui est responsable de la couverture des coûts des PAE. Ainsi, au moment de soumettre son projet au Distributeur, le producteur sait qu'il est sujet au paiement d'une contribution au Transporteur, pour les coûts supérieurs au montant maximal applicable en vertu des règles du programme approuvées par la Régie³⁴.

[84] Le Transporteur rappelle que l'agrégation charges-ressources ne s'applique pas aux projets de ressources non complétés ou en cours³⁵. Pour les futurs PAE, selon la proposition à l'article 3e) de la section C de l'Appendice J, le montant à inclure à l'agrégation charges-ressources pourrait ou non être limité au montant maximal, selon des règles qui seront approuvées par la Régie lors de l'approbation de ces PAE.

[85] En réponse à une DDR, le Transporteur précise, à titre d'exemple, que des règles particulières relatives aux PAE pourraient avoir comme objectif de limiter l'impact du coût des ajouts sur les coûts totaux d'approvisionnement pour une filière énergétique particulière, de répondre à un décret gouvernemental ou pour toute autre raison que le Distributeur aurait à présenter à la Régie³⁶.

[86] Le Transporteur mentionne que le paiement de l'excédent du coût de raccordement de référence sur le montant maximal pour les projets de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport est conforme à la pratique appliquée depuis 2006³⁷, qui a été présentée dans les dossiers R-3669-2008³⁸ et R-3656-2008³⁹. Sur cette modalité, le Transporteur soutient avoir consulté le Distributeur qui lui a réitéré que le coût de chaque projet agrégé doit être réduit de tout montant qu'il pourrait verser au Transporteur à la suite d'une contribution reçue d'un client spécifique⁴⁰.

Pièce <u>B-0129</u>, p. 6 à 8.

³⁵ Pièce <u>B-0129</u>, p. 7 et 8.

³⁶ Pièce <u>B-0198</u>, p. 15.

³⁷ Pièce B-0130, p. 12.

Dossier R-3669-2008, Demande relative à la modification des tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2009.

Dossier R-3656-2008, Demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour le projet de raccordement temporaire du camp d'exploitation minière Éléonore au réseau de transport.

⁴⁰ Pièce B-0157, p. 8 et 9.

[87] Par ailleurs, en suivi de la décision D-2015-209⁴¹, le Transporteur a déposé une preuve supplémentaire relative aux modalités d'application du remboursement admissible pour les postes de départ dans le cas où il n'y aurait pas de solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources. Il mentionne que le montant pour le poste de départ est imputé au projet à l'année de sa mise en service (MES), au même titre que tous les autres coûts de projet. Si, pour l'année de cette MES, il n'y a pas de solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources, ce montant sera entièrement exigible du Distributeur⁴². Il soumet que cette approche est cohérente avec le paragraphe 438 de la décision D-2015-209⁴³.

Opinion de la Régie

[88] De manière générale, la Régie est satisfaite du texte proposé par le Transporteur à l'article 3 de la section C de l'Appendice J en suivi de sa décision D-2015-209.

[89] La Régie considère toutefois que le libellé du premier paragraphe, tel que soumis, mériterait un certain allégement pour en faciliter la compréhension. Elle juge nécessaire d'y apporter, en conséquence, un ajustement d'écriture.

[90] En effet, le texte proposé par le Transporteur, notamment l'expression « *incluant* », porte à croire que les ajouts requis pour l'intégration de centrales du Distributeur font partie des demandes d'alimentation de charges spécifiques, alors que ce n'est pas le cas.

[91] Tenant compte des précisions apportées par le Transporteur dans sa réponse à une DDR faisant état d'une préoccupation à cet égard⁴⁴, la Régie apporte les modifications suivantes au texte de l'article 3 de la section C de l'Appendice J:

« 3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale

Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur l'information prévue à l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes

⁴¹ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 48, par. 171.

⁴² Pièce <u>B-0129</u>, p. 6.

⁴³ Décision D-2015-209, p. 108.

⁴⁴ Pièce B-0203, p. 15, R3.3.

d'alimentation de charges spécifiques, incluant les ajouts requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle). Les coûts considérés à cette fin découlent des ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur en vertu de l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes d'alimentation de charges spécifiques et ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur. » [barrés et soulignés par la Régie]

- [92] La Régie demande au Transporteur d'intégrer ce texte dans les Tarifs et conditions afin de donner suite à la présente décision.
- [93] En conséquence, la Régie accepte, sous réserve de la modification ci-dessus, le libellé de l'article 3 de la section C de l'Appendice J proposé par le Transporteur.
- [94] Quant aux modalités entourant les projets liés aux PAE et les projets de clients raccordés directement au réseau, la Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur, plus particulièrement en lien avec la possibilité de limiter les coûts à intégrer à l'agrégation charges-ressources.
- [95] La Régie constate qu'en plus de refléter la pratique actuelle, ces types de projets sont différents de ceux ayant fait l'objet d'un examen dans le cadre de la Phase 1, en ce que la responsabilité de la couverture des coûts ne relève pas que du Distributeur. En effet, pour ces projets, l'excédent du coût réel au-delà du montant maximal applicable est assumé par le client raccordé directement au réseau du Transporteur ou par le fournisseur du Distributeur, dans le cas des PAE complétés ou en cours, conformément aux règles retenues par la Régie dans les dossiers visés par le PAE-2009-01 et le PAE-2011-01⁴⁵. La Régie considère que ces différences justifient un traitement pouvant être différent de celui retenu en Phase 1.

⁴⁵ Pièces <u>B-0129</u>, p. 6 à 8, <u>B-0130</u>, p. 12, et <u>B-0157</u>, p. 8 et 9.

[96] Par ailleurs, la Régie retient de la preuve⁴⁶ que le montant pour la portion excédant le remboursement admissible d'un poste de départ est, dans tous les cas, assumé par le propriétaire de la centrale. Le remboursement admissible est, quant à lui, traité au même titre que tous les coûts du projet et serait exigible du Distributeur dans le cas où il n'y aurait pas de solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources.

[97] La Régie note que le texte des Tarifs et conditions prévoit, à l'article 1 de la section B de l'Appendice J, que le Transporteur assume le coût réel du poste de départ jusqu'à concurrence du montant admissible :

« <u>Le coût réel du poste de départ, incluant tous les éléments indiqués ci-dessus, est assumé par le Transporteur, jusqu'à concurrence des montants maximum[s] indiqués aux tableaux ci-dessous.</u> Les montants maximum[s] indiqués aux colonnes (1), applicables aux centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec, incluent un montant de 19 % des coûts encourus pour le poste de départ, afin de tenir compte de la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien du poste de départ pendant une période de vingt (20) ans. Les montants indiqués aux colonnes (2), applicables aux centrales appartenant à Hydro-Québec, n'incluent pas le montant de 19 %, puisque dans ce cas, les coûts d'exploitation et d'entretien du poste de départ sont assumés par le Transporteur.

[...]

Sauf dans le cas des centrales appartenant à Hydro-Québec, le propriétaire de la centrale est également propriétaire du poste de départ et il demeure en tout temps responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de celui-ci. Afin d'obtenir le remboursement des coûts encourus pour le poste de départ conformément aux présentes, le propriétaire de la centrale doit soumettre une demande de remboursement au Transporteur conformément aux modalités prévues aux présentes. Il doit fournir toutes les pièces justificatives, ainsi que tout autre élément d'information requis par le Transporteur afin d'assurer que les montants réclamés le sont en conformité aux présentes. Sur réception d'un dossier justificatif complet, le Transporteur agira avec célérité, afin de rembourser le requérant selon les termes prévus à l'Entente de raccordement. La contribution maximale du Transporteur pour le poste de départ est égale au montant indiqué à la colonne (1) ci-dessus, multiplié par la puissance

⁴⁶ Pièce B-0129, p. 6.

maximale à transporter en kW des groupes turbines-alternateurs et inclura la majoration de 19 % mentionnée ci-dessus »⁴⁷.[nous soulignons]

[98] La Régie en conclut que l'inclusion d'un projet de ressource à l'agrégation charges-ressources ne modifie pas les modalités de ce remboursement prévu entre le Transporteur et le propriétaire de la centrale et que, de ce fait, le Transporteur rembourse les montants admissibles au propriétaire de la centrale, indépendamment du fait qu'il y ait un solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources. En l'absence de solde dégagé à l'agrégation charges-ressources, le Transporteur demanderait au Distributeur le paiement des coûts associés, au même titre que les autres coûts.

[99] Enfin, dans sa décision D-2015-209⁴⁸, aux fins de la détermination de la contribution additionnelle découlant des dispositions qu'elle avait retenues, la Régie demandait au Transporteur de déposer, dans le cadre du dossier tarifaire 2017, l'annexe 1 de la pièce B-0016⁴⁹ tenant compte des dispositions de cette décision et des données réelles. Elle lui demandait aussi de préciser le montant de la contribution liée à chacun des projets pour lesquels elle avait réservé sa décision⁵⁰.

[100] La Régie reconduit cette demande et s'attend à ce que le Transporteur dépose ces informations dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.

[101] À cet égard, la Régie note les précisions apportées par le Transporteur sur la façon dont il prévoit calculer la contribution du Distributeur pour le raccordement de parcs éoliens qui ont fait l'objet d'une réserve dans sa décision D-2017-025⁵¹ ainsi que les modalités de recouvrement de cette contribution⁵².

[102] La Régie demande au Transporteur d'inclure le projet d'intégration des trois parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2013-01⁵³ à l'exigence de suivi formulée ci-dessus.

⁴⁷ Pièce <u>B-0207</u>, p. 178 et 179.

⁴⁸ Décision D-2015-209, p. 49.

⁴⁹ Pièce <u>B-0016</u>, annexe 1, p. 35 à 44.

Dossiers R-3777-2011, décision <u>D-2012-059</u>, p. 79, R-3742-2010, décision <u>D-2011-166</u>, p. 8 et 9, R-3836-2013, décision <u>D-2014-045 Motifs</u>, p. 23, et R-3926-2015, décision <u>D-2015-119</u>, p. 21, par. 75.

Dossier R-3978-2016, décision <u>D-2017-025</u>, p. 22 et 23, par. 74 et 75.

⁵² Pièce <u>B-0157</u>, p. 6 et 7.

⁵³ Dossier R-3978-2016.

4. RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS DE RACCORDEMENT DE CLIENTS DU DISTRIBUTEUR AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[103] Dans sa décision D-2015-209⁵⁴, la Régie acceptait la proposition du Transporteur relative aux risques particuliers de certains projets et demandait sa codification au texte des Tarifs et conditions :

« [468] En conséquence, la Régie accueille la proposition du Transporteur dans le cas d'un arrêt des activités d'un client industriel identifié au moyen d'un critère financier et d'un critère d'isolements. Elle accepte également la définition des critères proposés, le mode de calcul de l'indemnité ainsi que leurs modalités d'application.

[469] Cependant, à des fins de transparence, la Régie est d'avis que la mesure proposée par le Transporteur, en plus d'être considérée par le comité technique en vertu de l'article 43.3 des Tarifs et conditions, doit être codifiée dans le texte des Tarifs et conditions. À cette fin, la Régie ordonne au Transporteur, lors du dépôt de la phase 2, de lui soumettre une proposition de libellé à inclure dans le texte des Tarifs et conditions.

[470] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur verra à refléter la mesure proposée dans les ententes internes de raccordement avec le Distributeur pour les projets identifiés. Par conséquent, la Régie ordonne au Transporteur de l'informer des projets susceptibles de faire l'objet du versement d'une indemnité du Distributeur, dans le cas d'un profil de risque pour la desserte d'un de ses clients, dans le cadre des processus appropriés d'autorisation de ces projets en vertu de l'article 73 de la Loi.

[471] En cas de cessation définitive des activités d'un client dont le projet a été identifié comme susceptible de faire l'objet d'une indemnité du Distributeur, la Régie ordonne au Transporteur de l'en informer par suivi administratif et dans le dossier tarifaire subséquent, en précisant, le cas échéant, la mesure appliquée en conséquence »⁵⁵.

⁵⁴ Décision D-2015-209, p. 114.

⁵⁵ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 114.

[104] Dans la présente phase du dossier, le Transporteur donne suite à cet aspect de la décision D-2015-209.

[105] À la suite de la demande de clarifications de la Régie du 18 mai 2018⁵⁶, le Transporteur modifie sa preuve initiale⁵⁷ et propose un nouvel article 2 à la section C de l'Appendice J qui se lit comme suit :

« 2. Encadrement des risques particuliers de certains projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport

Une mesure d'encadrement des risques particuliers est appliquée aux projets de raccordement de clients directement raccordés au réseau de transport qui respectent les critères suivants :

- (a) les coûts assumés par le Transporteur sont égaux ou supérieurs à cinq (5) millions de dollars (critère financier); et
- (b) la charge à raccorder représente un ratio égal ou supérieur à 90 % de la charge environnante située dans un rayon de quinze (15) kilomètres de cette charge (critère d'isolement).

La mesure d'encadrement des risques particuliers consiste à exiger du Distributeur, dans le cas où les activités du client cessent, le remboursement de la valeur résiduelle du montant octroyé pour ce client, majorée des coûts d'exploitation et d'entretien. Cette valeur résiduelle est déterminée au prorata du nombre d'années restantes au moment de la cessation sur la période de vingt (20) ans ou, le cas échéant, sur la période pour laquelle l'allocation a été octroyée si cette période est inférieure à vingt (20) ans.

L'indemnité du Distributeur sera exigée par le Transporteur si le critère financier et le critère d'isolement sont respectés au moment où il est informé par le Distributeur de la cessation des activités de son client »⁵⁸.

Opinion de la Régie

[106] La Régie juge que la proposition du Transporteur est conforme à sa décision D-2015-209.

⁵⁷ Pièce B-0131, p. 183.

⁵⁶ Pièce <u>A-0070.</u>

⁵⁸ Pièce B-0207, p. 183 et 184.

[107] En conséquence, elle accepte l'insertion, à la section C de l'Appendice J, du nouvel article 2 tel que formulé ci-dessus.

[108] Toutefois, la Régie constate que la formulation du dernier paragraphe du nouvel article 2 ne précise pas le moment où l'indemnité sera exigée du Distributeur.

[109] La Régie rappelle au Transporteur les exigences contenues aux paragraphes 470 et 471 de sa décision D-2015-209⁵⁹.

[110] Afin de permettre au Transporteur de l'informer en temps utile, la Régie s'attend à ce qu'il prévienne le Distributeur que ce dernier doit l'aviser de la cessation d'activité de son client dès qu'il en a connaissance.

5. MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION

[111] Dans sa décision D-2015-209, la Régie retenait l'approche suivante pour les MES échelonnées dans le temps pour la clientèle de point à point :

« [586] [...]

- calculer, pour chacune des mises en service partielles, un Montant maximal pour les ajouts au réseau, déterminé distinctement et basé sur la quantité de MW associée à cette mise en service;
- comparer le montant ainsi obtenu à la valeur de la mise en service correspondante :
 - dans le cas où le Montant maximal ne couvre pas la valeur de la mise en service, requérir le versement d'une contribution pour la différence entre la valeur de la mise en service et le Montant maximal,
 - dans le cas où le Montant maximal est supérieur à la valeur de la mise en service, ajouter le solde positif dégagé au Montant maximal calculé à la mise en service suivante;
- ne requérir aucune contribution subséquente lorsque la contribution totale estimée du client, liée au projet, est atteinte;

⁵⁹ Décision D-2015-209, p. 114.

• régler tout écart après la mise en service finale, en fonction des coûts réels encourus »⁶⁰.

[112] Pour ce qui est de la charge locale, la Régie demandait au Transporteur d'inclure à son agrégation charges-ressources annuelle toute MES partielle, en précisant la capacité et les coûts associés. Elle demandait aussi au Transporteur de fournir certaines précisions relatives à l'allocation maximale prise en compte pour les différents projets inclus dans l'agrégation⁶¹.

[113] Enfin, la Régie demandait au Transporteur de préciser le délai à l'intérieur duquel la contribution devait être versée tant pour les MES partielles que pour les MES finales.

[114] Pour donner suite à cette partie de la décision et tenant compte de certains questionnements formulés en cours de dossier⁶², le Transporteur propose les modifications suivantes au deuxième paragraphe de la section A de l'Appendice J et y ajoute l'article 2 suivant :

« Section A – Coût des ajouts au réseau

[...]

Les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien associés à ce montant additionnel et majoré également selon les taux des taxes applicables, sera indiqué de façon estimative à la convention de service ou dans l'entente de raccordement dans le cas où le requérant est lui-même client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes. Le montant additionnel réel encouru par le Transporteur sera payable par le requérant selon les modalités décrites à l'article 2 ci-dessous, pour un projet d'ajouts au réseau réalisé à la demande d'un client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes, ou selon les modalités décrites à l'article 3 de la section C du présent appendice pour les projets d'ajouts au réseau réalisés en vertu de la Partie IV des présentes.

⁶⁰ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 140.

⁶¹ Décision D-2015-209, p. 141, par. 590.

⁶² Pièces B-0171, p. 3, R1.1, B-0203, p. 6 et 7, R1.3, et A-0120, p. 7 et 8.

[...]

2. Modalités d'établissement de la contribution du client du service de transport point à point, en vertu de la Partie II des présentes et du client du service de transport en réseau intégré, en vertu de la Partie III des présentes.

Dans le cas d'ajouts au réseau comportant une seule date de mise en service, la contribution établie en fonction des coûts estimés sera réclamée au client par le Transporteur dans les 90 jours suivant la mise en service du projet. Le cas échéant, tout écart entre la contribution réelle et la contribution estimée sera réglé selon les coûts réels.

Lors d'ajouts au réseau comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps, l'approche suivante sera appliquée :

- (a) un montant maximal pour les ajouts au réseau sera déterminé distinctement pour chaque mise en service partielle, sur la base de la quantité de MW associée à cette mise en service;
- (b) le montant ainsi calculé sera ensuite comparé à la valeur de la mise en service correspondante :
 - (i) si le montant maximal est inférieur à la valeur de la mise en service, le versement d'une contribution égale à la différence entre cette valeur et ce montant sera exigible;
 - (ii) si le montant maximal est supérieur à la valeur de la mise en service, le solde positif dégagé sera ajouté au montant maximal calculé aux fins de l'établissement de la contribution du client, le cas échéant, lors de la ou des mises en service suivantes;
- (c) aucune contribution subséquente ne sera exigée lorsque la contribution totale estimée, liée au projet, sera atteinte;
- (d) lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée;
- (e) tout écart entre la contribution totale réelle et la contribution totale estimée sera réglé après la mise en service finale selon les coûts réels »⁶³.

⁶³ Pièce B-0207, p. 174, 186 et 187.

[115] En réponse à une DDR, le Transporteur décrit, à l'aide d'un exemple, les différentes étapes menant au paiement de la contribution d'un client de la Partie II ou III des Tarifs et conditions. Ainsi, pour une MES en avril d'un actif de 500 M\$ pour lequel une contribution du client de 200 M\$ est prévue, le Transporteur procèderait de la manière suivante :

- « Lors de la mise en service du projet en avril, un actif de 500 M\$ est créé :
- Un actif relatif à la contribution de 200 M\$ est comptabilisé en avril en diminution de l'actif concerné;
- Une facture au montant de la contribution estimée est transmise au client dans un délai maximal de 90 jours suivant la mise en service, pour paiement dans les 30 jours suivant sa réception;
- Lorsque le coût réel final du projet est connu, la contribution est révisée en fonction du coût réel et tout écart est transmis au client avec une facture ou un remboursement, selon le cas:
- La contribution qui avait été intégrée à la base de tarification est ajustée au coût réel;
- La moyenne 13 soldes associée à un actif net de 300 M\$, en date du 31 décembre, est établie en considérant que l'actif et la contribution sont intégrés à la base de tarification en avril (soit 9 mois sur 13) »⁶⁴.

[116] Le texte des Tarifs et conditions proposé prévoit donc que l'échéance du paiement de la contribution soit fixée au plus tard le 31 décembre pour les MES partielles et à 90 jours suivant l'unique MES d'un projet. Le Transporteur explique qu'il pourrait être difficile d'évaluer, dans les temps, le montant de contribution d'une MES unique ayant lieu en fin d'année, pour un paiement au 31 décembre⁶⁵.

[117] Le Transporteur confirme que suivant le traitement décrit ci-dessus, le moment du paiement de la contribution n'a pas d'impact sur la base de tarification, qu'il s'agisse d'une MES finale ou partielle⁶⁶.

⁶⁴ Pièce <u>B-0203</u>, p. 8.

⁶⁵ Pièce A-0120, p. 7.

⁶⁶ Pièce <u>A-0121</u>, p. 15.

[118] Pour la charge locale, le Transporteur mentionne qu'il inclura, à chaque année, l'ensemble des coûts de projets de ressources mis en service au cours de cette même année, sans leur associer de MW de croissance. Comme aucun MW de croissance n'est considéré pour ces projets dans le calcul de la contribution du Distributeur, le Transporteur soumet qu'il n'y a pas lieu d'indiquer les capacités associées à ces MES. Il en est de même pour les projets de charge pour lesquels aucun MW de croissance n'est considéré, soit les projets en amont des postes satellites⁶⁷.

[119] Pour les projets de charge associés à des MW de croissance, soit les ajouts pour les clients raccordés directement au réseau et ceux de postes satellites, le Transporteur propose de traiter les MES partielles de la manière suivante :

- « La puissance maximale à transporter associée à la mise en service partielle correspondra au ratio de la capacité installée à l'année considérée sur la capacité totale installée dans le cadre du projet, multiplié par la puissance maximale à transporter associée à l'ensemble du projet.
- Le montant maximal d'allocation lié à la mise en service partielle correspondra au produit de l'allocation maximale approuvée par la Régie, par la puissance à transporter sur le réseau associé à la mise en service partielle de l'année considérée.
- Les coûts de la mise en service partielle correspondront aux coûts des ajouts associés à la mise en service réalisée durant l'année considérée »⁶⁸.

[120] Afin de couvrir les cas éventuels de MES partielles et d'appliquer le traitement ci-dessus, le Transporteur propose de remplacer le terme « *projets* » par le mot « *ajouts* » ⁶⁹ au premier paragraphe de l'article 3 de la section C de l'Appendice J dont il est question dans la section 3 « Agrégation charges-ressources » de la présente décision :

« 3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale

⁶⁷ Pièce <u>B-0129</u>, p. 10.

Pièce <u>B-0157</u>, p. 8. Un exemple d'application est déposé à la pièce <u>B-0169</u>, p. 21 et 22, R6.4.

⁶⁹ Pièce B-0157, p. 8.

[...] tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux <u>ajouts</u> mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces <u>ajouts</u> visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle) »⁷⁰. [nous soulignons]

[121] L'AQCIE-CIFQ considère que le texte révisé du Transporteur, en lien avec le traitement d'un projet comportant une seule MES⁷¹, répond à sa préoccupation⁷².

Opinion de la Régie

[122] La Régie est satisfaite de la description du processus menant au paiement de la contribution⁷³ et retient que le moment du paiement de la contribution n'a pas d'impact sur la base de tarification⁷⁴.

[123] En conséquence, la Régie se déclare satisfaite du texte proposé relatif aux modalités de paiement de la contribution, tant pour les projets comportant une seule MES que pour les projets en comportant plusieurs.

[124] À des fins de suivis, la Régie demande au Transporteur de préciser, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, les informations relatives à la valeur de la MES d'un projet en « Croissance des besoins de la clientèle » (« Croissance ») et au montant de la contribution associée, en précisant le mois de la MES⁷⁵. La Régie s'attend, des éléments fournis par le Transporteur à la pièce B-0203⁷⁶, que le mois de comptabilisation de la contribution à la base de tarification associée corresponde à celui de la MES.

⁷⁰ Pièce <u>B-0207</u>, p. 186.

⁷¹ Pièce <u>B-0207</u>, p. 175 et 176.

Pièce <u>C-AQCIE-CIFQ-0058</u>, p. 2.

⁷³ Pièce B-0203, p. 8.

⁷⁴ Pièce A-0121, p. 15.

À titre illustratif, ces informations pourraient être fournies dans l'équivalent du tableau suivant : dossier R-4058-2018, pièce <u>B-0024</u>, p. 25, tableau 24.

⁷⁶ Pièce B-0203, p. 8.

6. AJOUTS AU RÉSEAU POUR LA PARTIE III DES TARIFS ET CONDITIONS

[125] Dans sa décision D-2015-209⁷⁷, la Régie ordonnait au Transporteur de préciser, pour chacune des problématiques, les dispositions qui s'appliquent à la clientèle de la Partie III des Tarifs et conditions, soit la clientèle en réseau intégré, et de soumettre une proposition de modifications du texte en conséquence.

[126] Pour donner suite à cette demande, le Transporteur propose d'ajouter, à l'article 32.4 des Tarifs et conditions, le terme « *applicables* » dans l'extrait suivant⁷⁸ :

« 32.4 Procédures d'étude d'avant-projet : [...] Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi (i) de la part adéquate du client admissible quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur conformément aux principes <u>applicables de</u> l'appendice J des présentes et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. [...] ».

[127] En réponse à une DDR, le Transporteur ajoute des précisions à la section A de l'Appendice J dont il est question à la section 5 « Modalités d'établissement et de versement de la contribution » de la présente décision, pour clarifier le traitement prévu pour la clientèle en réseau intégré⁷⁹.

[128] Le Transporteur propose d'introduire, avant le texte existant, un titre à l'article 1 de la section C, libellé de la manière suivante : « 1. Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelle charge ». Tenant compte du fait que cet article 1 s'adresse également à la clientèle en réseau intégré, il propose d'intituler la section C de l'Appendice J « Ajouts pour l'alimentation de la charge » et non plus « Ajouts pour l'alimentation de la charge locale » 80.

⁷⁷ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 18, par. 44.

⁷⁸ Pièce <u>B-0129</u>, p. 8.

⁷⁹ Pièce <u>B-0203</u>, p. 6, R1.2.

Pièces A-0121, p. 30 et 31, et B-0223, p. 5 et 6.

[129] Par ailleurs, le Transporteur confirme que la section B est applicable également à la clientèle du service en réseau intégré⁸¹.

Opinion de la Régie

[130] Bien qu'il n'existe actuellement aucun client se prévalant de la Partie III des Tarifs et conditions, la Régie juge qu'il est important que ce texte soit le plus précis possible quant aux clauses applicables à cette clientèle.

[131] Cependant, la Régie reconnaît qu'il peut être difficile de couvrir toutes les particularités d'une clientèle présentement inexistante. Dans ce contexte, elle est satisfaite des modifications de texte soumises par le Transporteur.

[132] En conséquence, la Régie accepte le libellé proposé par le Transporteur pour l'article 32.4.

[133] Elle accepte également le titre de la section C de l'Appendice J et celui de l'article 1 de cette même section, tels que soumis par le Transporteur.

7. MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

[134] Dans sa décision D-2015-209, la Régie maintenait la méthodologie de calcul de l'allocation maximale ainsi que la majorité des paramètres. Elle demandait toutefois au Transporteur de proposer une modification au texte des Tarifs et conditions pour mieux traduire le fait que l'allocation maximale doit correspondre à la valeur actuelle maximale d'investissement que peut supporter le tarif de transport actuel sur une période de 20 ans⁸².

⁸¹ Pièce B-0203, p. 16, R3.4.

⁸² Décision <u>D-2015-209</u>, p. 130, par. 544.

[135] Dans sa décision D-2016-093, la Régie demandait au Transporteur d'apporter des précisions au texte des Tarifs et conditions afin de clarifier le détail du calcul du prorata de l'allocation maximale, dans le cas de l'application à une durée inférieure à 20 ans⁸³.

[136] Pour donner suite à ces décisions et à certains questionnements formulés en cours de dossier⁸⁴, le Transporteur propose le texte suivant à la section E de l'Appendice J :

« Section E – Montant maximal pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal, pour une période considérée de vingt (20) ans, à l'allocation maximale de 631 \$/kW, multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW.

1. Allocation maximale

L'allocation maximale (\$/kW) représente l'investissement maximal dont le coût annuel ne dépasse pas, sur la période considérée, le tarif pour livraison annuelle indiqué à l'annexe 9.

Elle est obtenue en soustrayant, du coût annuel, les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes applicables; ces montants sont en valeur actualisée, sur la période considérée :

- (a) la période considérée, exprimée en nombre d'années, peut s'étendre d'un (1) an jusqu'à vingt (20) ans;
- (b) le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital prospectif;
- (c) le coût annuel est estimé en tenant compte des éléments suivants :
 - (i) l'amortissement linéaire;
 - (ii) le coût du capital établi selon le coût moyen pondéré du capital prospectif;

⁸³ Dossier R-3956-2015, décision <u>D-2016-093</u>, p. 25.

Pièce B-0203, p. 17, R4.1.

- (iii) les coûts d'exploitation et d'entretien établis selon un taux annuel calculé à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans de 19 %;
- (iv) les taxes applicables établies selon des taux annuels »85.

[137] Le Transporteur confirme que le calcul de l'allocation maximale demeure celui décrit en Phase 1⁸⁶. Il dépose un exemple d'application du calcul du prorata, pour une durée de 10 ans, qui découle du texte proposé⁸⁷.

[138] Le texte prévoit que les coûts d'exploitation et d'entretien (CEE) sont calculés selon la période considérée. Ainsi, pour une période de 10 ans, le taux des CEE serait de 11,87 %, selon l'exemple déposé⁸⁸.

[139] Dans le cas d'une durée inférieure à 20 ans, les situations suivantes sont possibles quant à l'utilisation des équipements⁸⁹:

- Le client poursuit ses activités après l'échéance : les actifs sont alors toujours utiles et il y a des revenus associés;
- Le client cesse ses activités après l'échéance et les actifs sont utilisés par un autre client : les actifs sont alors toujours utilisés et il y a des revenus associés;
- Le client cesse ses activités après l'échéance, mais le bâtiment est toujours utilisé: le bâtiment est alors utilisé dans une moindre mesure et le Transporteur est tenu d'entretenir les équipements liés;
- Le client cesse ses activités à l'échéance et le Transporteur a un signal clair que les actifs liés ne seront plus utilisés : il y aurait alors démantèlement de ces actifs et retrait de la base de tarification.

[140] Toujours pour un service demandé d'une durée inférieure à 20 ans, le Transporteur précise que dans le cas où il anticipe utiliser les actifs au-delà du service demandé, les CEE assumés au-delà du service demandé seraient considérés dans la détermination du

⁸⁵ Pièce B-0207, p. 188 et 189.

⁸⁶ Pièce <u>B-0198</u>, p. 16, R6.1.

Pièce B-0199 (chiffrier Excel).

⁸⁸ Pièce B-0198, p. 4 et 5, R1.2.

⁸⁹ Pièce A-0121, p. 56 à 59.

tarif de transport⁹⁰. Le Transporteur est d'avis que si l'actif est utile au réseau au-delà du service demandé, le client qui ne serait plus en activité ne devrait pas assumer les CEE⁹¹.

Opinion de la Régie

[141] La Régie est satisfaite des justifications du Transporteur en ce qui a trait aux CEE liés à une durée inférieure à 20 ans. Toutefois, elle estime que certaines questions demeurent quant à l'allocation des coûts de démantèlement qui pourraient être liés à ces ajouts.

[142] Pour les prochains projets d'investissement portant sur un ajout lié à un service inférieur à 20 ans, la Régie demande au Transporteur, lors du dépôt de ces projets en vertu de l'article 73 de la Loi, d'élaborer sur les perspectives d'utilisation des actifs au-delà de la durée du service et, le cas échéant, sur les coûts de démantèlement envisagés ainsi que le traitement qui leur est associé.

[143] Cela étant dit, la Régie considère que le texte proposé par le Transporteur répond de manière satisfaisante à ses décisions D-2015-209 et D-2016-093.

[144] En conséquence, la Régie accepte le titre, le premier paragraphe ainsi que l'article 1 de la section E de l'Appendice J, tels que proposés par le Transporteur et reproduits ci-dessus.

7.1 POURCENTAGE DES CHARGES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN

[145] Dans sa décision D-2018-077⁹², la Régie jugeait qu'il était pertinent de s'assurer de la cohérence d'ensemble des pourcentages utilisés aux fins de la détermination des CEE. Elle demandait au Transporteur de déposer une preuve justifiant le taux de 15 % apparaissant à l'article 4 de la section B de l'Appendice J, soit le taux utilisé pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des CEE encourus par le Distributeur dans le cas de raccordement de centrales au réseau de distribution nécessitant la modification et l'extension de ce dernier.

⁹⁰ Pièce <u>B-0198</u>, p. 5.

⁹¹ Pièce <u>A-0121</u>, p. 55 et 56.

⁹² Décision D-2018-077.

[146] En réponse à cette demande, le Transporteur précise que le Distributeur facture des CEE futurs qui s'appliquent à l'ensemble des demandes de raccordement à son réseau. Il propose la mise à jour du taux apparaissant à l'article 4 de la section B de l'Appendice J en recourant aux paramètres utilisés par le Distributeur. Ces paramètres servent au calcul du ratio des dépenses d'entretien du Distributeur en aérien sur la valeur à neuf des actifs de ce dernier, actualisé sur une période de 20 ans, en fonction du taux d'actualisation du Distributeur.

[147] Un taux de 17 % est ainsi proposé en remplacement du taux de 15 % présentement prévu⁹³. Questionné à cet égard, le Transporteur fournit les données expliquant ce taux⁹⁴.

[148] L'ACEFO se déclare satisfaite de cette modification⁹⁵.

Opinion de la Régie

[149] La Régie juge que la preuve déposée par le Transporteur au soutien du taux de 17 % proposé à l'article 4 de la section B de l'Appendice J est satisfaisante 96.

[150] En conséquence, la Régie accepte l'article 4 de la section B de l'Appendice J tel que soumis par le Transporteur.

[151] Elle demande au Transporteur de mettre à jour ce taux en fonction de modifications potentielles des Conditions de service du Distributeur.

En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise que le taux de 21 % prévu à l'article article 9.1.2 et au tableau II-M des Conditions de service du Distributeur diffère du taux de 17 % proposé au présent dossier, car le premier taux est actualisé sur 30 ans, alors que le taux de 17 % résulte d'une actualisation sur 20 ans (pièce <u>B-0198</u>, p. 9 et 10, R3.1.).

Pièce <u>B-0169</u>, p. 25 et 26, R8.2.

⁹⁵ Pièce C-ACEFO-0037.

⁹⁶ Pièce B-0207, p. 182.

8. AJOUTS AU RÉSEAU POUR UNE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEAU VOISIN

[152] Lors de la Phase 1, la Régie s'est exprimée comme suit quant aux ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin :

« [212] En conséquence, l'application de l'allocation maximale dans le cadre d'un projet de « Croissance » associé à un client de point à point doit être accompagnée d'une nouvelle entente contractuelle distincte, associée au projet. Cette entente contractuelle distincte doit générer des revenus additionnels permettant, au moins, la couverture du coût supporté par le Transporteur.

[213] La Régie est d'avis que, dans ces conditions, la préoccupation qu'elle émettait quant à l'application de l'allocation maximale dans les cas de projets de raccordements de centrales et de projets d'interconnexion est résolue.

[214] La Régie ordonne au Transporteur, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, de modifier le texte des Tarifs et conditions afin qu'il reflète l'opinion émise dans la présente section.

[...]

[482] La section D de l'appendice J prévoit l'application de l'allocation maximale dans le cas d'une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante.

[483] Le texte en vigueur devra être revu à la lumière des conclusions de la présente décision, notamment à la Section 5.3 relative aux ajouts au réseau pour le raccordement de centrales pour la Partie II des Tarifs et conditions »⁹⁷.

[153] À la suite d'une demande de clarifications additionnelles de la part de la Régie⁹⁸ et du dépôt de la preuve des intervenants, le Transporteur a modifié sa preuve initiale, puis sa preuve révisée du 14 septembre 2018⁹⁹.

⁹⁷ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 55 et 116.

⁹⁸ Pièce A-0070.

⁹⁹ Pièces B-0130 et B-0160, p. 17 et 18.

[154] Le nouveau texte soumis par le Transporteur à la section D de l'Appendice J se lit comme suit :

« Section D – Ajouts au réseau pour une nouvelle-interconnexion avec un réseau voisin

Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur requis pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin, ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante, sont effectués par le Transporteur conformément aux encadrements techniques applicables de façon à offrir le service de transport ferme à long terme de point à point demandé par le client. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau qui font partie du projet d'expansion du réseau de transport retenu de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous.

Advenant le cas où le client choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé retenu par le Transporteur pour le projet d'expansion du réseau, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux des taxes applicables seront entièrement aux frais du client.

Avant de procéder aux ajouts au réseau, le Transporteur et le client doivent conclure une convention de service, conformément aux dispositions de l'article 19.4, ou une convention de service accélérée conformément aux dispositions de l'article 19.8, dans laquelle sont précisés, notamment, la capacité réservée en puissance, la date prévue de mise en service, les coûts remboursables par le client incluant le cas échéant les coûts additionnels découlant d'un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur, ainsi que les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur. Les garanties financières remises au Transporteur sont retournées au client à la mise en service selon les modalités convenues à la convention de service, moins tout montant encouru par le Transporteur préalablement à l'abandon ou à une modification substantielle de la demande de service du client, ou pour toute autre raison indiquée à la convention de service » l'on les revice et soulignés par le Transporteur]

¹⁰⁰ Pièce B-0206, p. 21 et 22.

[155] Le Transporteur propose le retrait de l'adjectif « *nouvelle* » dans le titre de la section D, de façon à refléter à la fois la réalisation d'une nouvelle interconnexion et l'accroissement de la capacité d'une interconnexion existante.

[156] Le Transporteur apporte également des modifications au paragraphe existant de la section D et ajoute deux autres paragraphes.

[157] Il soutient que les changements soumis au paragraphe existant précisent que les ajouts qu'il effectue au réseau pour offrir le service de transport ferme à long terme de point à point demandé par le client constituent des actifs à part entière du Transporteur et que ces ajouts sont déterminés à partir du projet d'expansion du réseau qu'il a retenu.

[158] Le Transporteur explique que le « projet d'expansion du réseau » fait référence à l'arrangement électrique qu'il propose en vue d'offrir le service de transport demandé par le client pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin ou accroître la capacité d'une interconnexion existante, alors que les « ajouts requis au réseau » désignent l'ensemble des ajouts qui font partie du « projet d'expansion du réseau ». Par souci de clarté, il propose de remplacer l'expression « projet d'expansion du réseau de transport retenu » par « arrangement électrique proposé » 101, comme c'est le cas au paragraphe 3 de la section C de l'Appendice J.

[159] En réponse à une DDR, le Transporteur mentionne qu'il ne voit pas de cas où la capacité de l'interconnexion visée par la demande du client pourrait être réduite¹⁰².

[160] Pour justifier le nouveau 2^e paragraphe, le Transporteur indique que les coûts additionnels découlant d'un arrangement électrique différent de celui qu'il retient pour les projets d'ajout ou de modification d'une interconnexion sont entièrement aux frais des clients, comme c'est également le cas pour l'intégration d'une centrale ou d'une nouvelle charge, tel que précisé aux sections B et C de l'Appendice J.

¹⁰¹ Pièce <u>B-0171</u>, p. 10 à 14, R7.2.

¹⁰² Pièce B-0171, p. 13, R8.2.

[161] En réponse à un engagement, le Transporteur propose l'ajout d'une disposition précisant les frais d'exploitation applicables dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à 20 ans. Il mentionne également à cet engagement, des dispositions comparables aux articles 1, 2 et 4 de la section B, à l'article 1 de la section C et à la fin du 2^e paragraphe de la section D de l'Appendice J. Par souci de cohérence, le Transporteur soumet également des modifications au dernier paragraphe de l'article 12A.2 ii) et au second paragraphe de la section A de l'Appendice J¹⁰³.

[162] Le 3^e paragraphe de la section D de l'Appendice J précise que les ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion ou un accroissement de capacité à une interconnexion existante sont liés à la conclusion d'une nouvelle convention de service distincte. Le Transporteur réfère à cet égard à la décision D-2015-209 et précise que la nouvelle convention comprend l'engagement du client à rembourser les coûts assumés par le Transporteur et prévoit les garanties financières exigibles à ces fins, en plus de préciser la capacité réservée en puissance¹⁰⁴.

[163] Faisant valoir que la section D traite également du cas d'un accroissement de la capacité d'une interconnexion existante, l'AQCIE-CIFQ propose de modifier comme suit le titre de la section D, soit « Section D — Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin <u>ou pour un accroissement de la capacité d'une interconnexion existante</u> » [nous soulignons].

[164] Toutefois, en argumentation¹⁰⁵, l'intervenant se déclare satisfait de la nouvelle formulation expliquée par le Transporteur lors de l'audience.

[165] L'AQCIE-CIFQ adhère également à la proposition du Transporteur de modifier, dans le texte de la section D, l'expression « projet d'expansion du réseau de transport retenu par le Transporteur » par « arrangement électrique proposé par le Transporteur » 106.

Pièce <u>B-0223</u>, p. 3 et suivantes.

¹⁰⁴ Pièce <u>B-0206</u>, p. 22.

Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 3.

¹⁰⁶ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0053, p. 5 et 6.

Opinion de la Régie

[166] La Régie est d'avis que le titre de la section D de l'Appendice J tel que proposé par le Transporteur, après retrait du terme « nouvelle », est cohérent avec le texte de cette section qui fait explicitement référence aux cas d'une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin et d'accroissement de la capacité d'une interconnexion existante. Elle prend note du fait que l'AQCIE-CIFQ souscrit à cette proposition.

[167] La Régie accepte le titre de la section D de l'Appendice J tel que proposé par le Transporteur.

[168] Par ailleurs, la Régie considère que la précision apportée par l'expression « de façon à offrir le service de transport ferme à long terme de point à point demandé par le client », bien que non requise par sa décision D-2015-209, est cohérente avec le texte de la Politique d'ajouts.

[169] De plus, la Régie accepte, pour les motifs de clarté et de cohérence invoqués par le Transporteur¹⁰⁷, la substitution de l'expression « *projet d'expansion du réseau de transport* » par « *arrangement électrique* ».

[170] Enfin, la Régie prend acte de la précision apportée par le Transporteur à l'effet qu'il ne voit pas de cas où la capacité de l'interconnexion visée par la demande du client pourrait être réduite.

[171] En conséquence, la Régie accepte le 1^{er} paragraphe de la section D de l'Appendice J tel que modifié par le Transporteur.

[172] En ce qui a trait au 2^e paragraphe de la section D de l'Appendice J, bien que le sujet des arrangements électriques différents n'ait pas été débattu lors de la Phase 1, la Régie constate que des modalités comparables à celles proposées à la pièce B-0207 existent déjà dans le texte des Tarifs et conditions, aux sections B et C de l'Appendice J.

¹⁰⁷ Pièce B-0206, p. 22.

[173] Pour le cas d'une durée de service inférieure à 20 ans, bien que la Régie apprécie les efforts du Transporteur pour fournir la réponse à l'engagement n° 3 qu'elle a demandé, elle est d'avis que les modalités additionnelles proposées visant le cas d'un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur mériteraient un examen plus approfondi.

[174] Par ailleurs, tel que mentionné à la section 7 « Méthodologie de calcul de l'allocation maximale » de la présente décision, le libellé proposé à la section E de l'Appendice J répond adéquatement à la problématique formulée dans la décision D-2016-093¹⁰⁸ en lien avec la détermination des frais d'entretien et d'exploitation dans le montant maximal pour une durée inférieure à 20 ans.

[175] Par prudence, la Régie choisit de ne pas donner suite aux modifications additionnelles proposées à la pièce B-0223 et de ne pas les considérer dans les libellés de l'article 12A.2 ii) et des sections A, B, C et D de l'Appendice J.

[176] Pour la section D de l'Appendice J, la Régie retient le libellé du 2^e paragraphe tel que soumis par le Transporteur en date du 9 mai 2019¹⁰⁹.

[177] Quant au 3^e paragraphe de la section D, la Régie constate qu'il y est fait mention d'une « *convention de service* » et non d'une « nouvelle convention de service ». Elle note que le Transporteur, dans sa justification du libellé, réfère, en suivi de la décision D-2015-209, à la conclusion d'une « *nouvelle convention de service distincte* »¹¹⁰.

[178] En conséquence, la Régie demande au Transporteur, à des fins de cohérence avec sa décision D-2015-209, de remplacer, au 3^e paragraphe de la section D de l'Appendice J, l'expression « conclure une convention de service » par « conclure une nouvelle convention de service ».

[179] La Régie constate que le 3^e paragraphe proposé inclut l'obligation, pour le client, de conclure une convention de service ou une convention de service accélérée dans laquelle sont précisées certaines caractéristiques.

Dossier R-3956-2015, décision <u>D-2016-093</u>, p. 25, par. 97 et 98.

¹⁰⁹ Pièce B-0207, p. 186.

Pièce <u>B-0206</u>, p. 22.

[180] À cet égard, la Régie note la précision suivante apportée par le Transporteur en réponse à une DDR :

« La convention de service de transport est établie selon la « Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point » présentée à l'appendice A des Tarifs et conditions. Celle-ci contient la date de début et de fin du service prévue par la convention » 111.

[181] La Régie considère, tel qu'il ressort d'une réponse du Transporteur¹¹², que la durée de la convention de service constitue un intrant important pour la détermination du montant maximal et de la contribution éventuelle d'un client aux coûts d'un projet. De ce fait, elle est d'avis que tant la date de début que celle de fin de la convention de service méritent de faire partie de la liste des principales caractéristiques énoncées.

[182] Ainsi, la Régie demande au Transporteur d'ajouter aux informations énumérées au 3^e paragraphe de la section D de l'Appendice J, la date prévue de fin de service.

[183] En conclusion, la Régie demande au Transporteur de remplacer le texte en vigueur de la section D de l'Appendice J par le suivant :

« Section D – Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin

Les ajouts au réseau requis pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin, ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante, sont effectués par le Transporteur conformément aux encadrements techniques applicables de façon à offrir le service de transport ferme à long terme de point à point demandé par le client. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau qui font partie de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous.

Pièce B-0171, p. 13, R9.1.

Pièce B-0171, p. 14, R9.2.

Advenant le cas où le client choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux des taxes applicables seront entièrement aux frais du client.

Avant de procéder aux ajouts au réseau, le Transporteur et le client doivent conclure une nouvelle convention de service, conformément aux dispositions de l'article 19.4, ou une convention de service accélérée conformément aux dispositions de l'article 19.8, dans laquelle sont précisés, notamment, la capacité réservée en puissance, les dates prévues de mise en service et de fin de service, les coûts remboursables par le client incluant le cas échéant les coûts additionnels découlant d'un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur, ainsi que les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur. Les garanties financières remises au Transporteur sont retournées au client à la mise en service selon les modalités convenues à la convention de service. moins tout montant encouru par le **Transporteur** préalablement à l'abandon ou à une modification substantielle de la demande de service du client, ou pour toute autre raison indiquée à la convention de service. ».

9. PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

[184] Lors de la Phase 1, le Transporteur proposait les définitions suivantes de la puissance maximale à transporter (PMT).

TABLEAU 4 TABLEAU 7 DE LA DÉCISION D-2015-209

PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER DANS LE CADRE DES AJOUTS AU RÉSEAU VISANT LA CROISSANCE DES BESOINS DE TRANSPORT

Raccordement de centrale	La puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport. Pour le Distributeur, selon la proposition en preuve, la puissance maximale à transporter, pour le raccordement de la centrale, permet de déterminer uniquement le coût maximal pouvant être intégré dans l'agrégation de l'ensemble des projets.
Demande de service de transport de point à point	La puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.
 Croissance de charge Croissance de charge – postes satellites⁽¹⁾ 	La puissance maximale à transporter correspond au moindre de : • la prévision de croissance de charge sur 20 ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur ;
Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport	 l'ajout de capacité généré par le projet. La puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client.

⁽¹⁾ Pour les ajouts au réseau visant des installations en amont des postes satellites, aucun MW de croissance n'est retenu aux fins de calcul d'un montant maximal d'allocation, considérant qu'ils sont pris en compte dans les projets ciblant les postes satellites et les projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport. Le Transporteur propose dans sa preuve de codifier cette pratique.

Source: Pièce <u>B-0011</u>, p. 12, tableau 2.

[185] Dans sa décision D-2015-209, la Régie constatait que ces définitions ne remettaient pas en cause, dans leur application, le respect de la neutralité tarifaire. Elle ordonnait au Transporteur de déposer, dans le cadre de la Phase 2, une proposition de libellé à inclure dans le texte des Tarifs et conditions, reflétant chacune de ces définitions¹¹³.

Décision D-2015-209, p. 136, par. 562 et 564.

[186] Pour donner suite à cette ordonnance, le Transporteur propose d'ajouter, à la section E de l'Appendice J, un nouvel article 2 libellé comme suit :

« 2. Puissance maximale à transporter

Aux fins de raccordement d'une centrale au réseau de transport, la puissance maximale à transporter est la puissance installée de la centrale destinée à être transportée sur le réseau de transport, tel qu'il est indiqué à l'entente de raccordement.

Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7.

Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre de : (1) la prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges fournies par le Distributeur; ou (2) l'ajout de capacité généré par le projet.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge demandée par le Distributeur pour son client »¹¹⁴.

9.1 CODIFICATION DE LA DÉFINITION DE LA PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

[187] L'AQCIE-CIFQ recommande d'inclure la définition de la PMT à la sous-section 1 de la section 1 des Tarifs et conditions, afin de faciliter la compréhension du texte et d'éviter toute ambiguïté.

Pièce B-0207, p. 187 et 188.

[188] L'intervenante soutient que la définition proposée par le Transporteur réfère à plusieurs situations identifiées dans différentes dispositions des Tarifs et conditions et qui, selon le Transporteur, réfèrent à la même réalité que la définition indiquée au nouvel article 2 qu'il propose à la section E de l'Appendice J¹¹⁵.

[189] En réponse à un engagement, le Transporteur confirme qu'il pourrait accepter l'inclusion, à la section 1 des Tarifs et conditions, d'une référence à la section de l'Appendice J qui définit la notion de « puissance maximale à transporter ». Le nouvel article 1.45.1 se lirait comme suit :

« 1.45.1 Puissance maximale à transporter : La puissance maximale à transporter prévue à l'article 2 de la section E de l'appendice J. » 116 .

[190] Toutefois, le Transporteur maintient sa position d'origine à l'effet qu'une telle référence n'est pas requise¹¹⁷.

[191] En argumentation, le Transporteur soutient que la notion de PMT se définit différemment selon le type de demande et qu'étant un intrant au calcul du montant maximal applicable à un projet de croissance, son inclusion à l'Appendice J s'avère plus pertinente.

[192] La Régie juge que les motifs plaidés par le Transporteur au soutien de sa proposition d'une codification des définitions de la PMT à l'Appendice J sont pertinents. Toutefois, tel que soumis par l'AQCIE-CIFQ, elle constate que plusieurs clauses des Tarifs et conditions font référence, dans leur libellé, à la notion de PMT. Elle est d'avis qu'une référence à l'emplacement, dans ce texte, de la définition de ce terme s'avère pertinente.

[193] La Régie juge ainsi que l'insertion de l'article 1.45.1 proposé par le Transporteur permet de concilier la préoccupation de l'AQCIE-CIFQ et l'allègement du texte règlementaire.

Pièce <u>C-AQCIE-CIFQ-0053</u>, p. 4 et 5.

¹¹⁶ Pièce B-0223, p. 3.

¹¹⁷ Pièce <u>B-0239</u>, p. 10.

[194] En conséquence, la Régie accepte que la notion de PMT soit définie à la section E de l'Appendice J.

[195] De plus, la Régie accepte l'insertion, à la Partie I des Tarifs et conditions, d'un nouvel article 1.45.1 tel que formulé ci-dessus.

9.2 CAS D'UN RACCORDEMENT DE CENTRALES

[196] En ce qui a trait au premier paragraphe du nouvel article 2 proposé à la section E de l'Appendice J, le Transporteur précise que, dans le cas d'une augmentation de la capacité d'une centrale, la PMT correspond à la nouvelle puissance à raccorder, telle que demandée par un producteur¹¹⁸.

[197] Lors de l'audience, le Transporteur soutient que la codification proposée des définitions de la PMT est conforme à la décision D-2015-209¹¹⁹.

[198] Le Transporteur justifie la suppression du paragraphe suivant, contenu dans le tableau 7 de la décision D-2015-209 (« Tableau 7 »), par le fait que la Régie a refusé la modalité visant à plafonner le montant des projets de ressources à intégrer à l'agrégation charges-ressources au montant maximal :

« Pour le Distributeur, selon la proposition en preuve, la puissance maximale à transporter, pour le raccordement de la centrale, permet de déterminer uniquement le coût maximal pouvant être intégré dans l'agrégation de l'ensemble des projets » 120.

[199] Quant à la suppression de la précision suivante, le Transporteur fait valoir que cette précision est implicite et demeure vraie :

« C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport »¹²¹.

Pièce <u>B-0171</u>, p. 6, R3.4.

Pièce <u>A-0121</u>, p. 31 et 32.

¹²⁰ Pièce A-0121, p. 32.

¹²¹ Pièce <u>A-0121</u>, p. 33.

[200] Par ailleurs, questionné sur les différences de terminologie entre la définition retenue en Phase 1 et celle proposée en Phase 2, le Transporteur répond que les expressions « la puissance installée de la centrale destinée à être transportée sur le réseau de transport, tel qu'il est indiqué à l'entente de raccordement » et « la puissance précisée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau » sont équivalentes¹²².

Opinion de la Régie

[201] En ce qui a trait au raccordement de centrales, la Régie constate que la définition de la PMT soumise par le Transporteur diffère du libellé du « Tableau 7 »¹²³.

[202] Pour ce qui est de la suppression du second paragraphe de la définition de la PMT contenue dans le « Tableau 7 », la Régie comprend que le contexte auquel réfère le Transporteur dans sa justification est en lien avec l'agrégation charges-ressources. Elle juge que cette suppression est compatible avec les paragraphes 163 et 164 de la décision D-2015-209¹²⁴.

[203] En conséquence, la Régie approuve, aux fins de la définition de la PMT pour le raccordement de centrales, la suppression proposée par le Transporteur du second paragraphe de la définition de la PMT contenue dans le « Tableau 7 ».

[204] Quant à l'élimination proposée de la dernière phrase du 1^{er} paragraphe, la Régie retient qu'elle ne répond pas à un motif particulier, si ce n'est que cette précision est implicite. Elle ne juge donc pas qu'un tel retrait soit utile, puisque cette précision demeure vraie¹²⁵.

[205] La Régie rejette ainsi, aux fins de la définition de la PMT pour le raccordement de centrales, la suppression proposée par le Transporteur de la dernière phrase du 1^{er} paragraphe de la définition de la PMT contenue au « Tableau 7 ».

Pièce <u>B-0169</u>, p. 5, R1.1.

Décision <u>D-2015-209</u>, p. 134.

Décision <u>D-201</u>5-209, p. 46.

¹²⁵ Pièce A-0121, p. 33.

[206] Par ailleurs, la Régie prend acte que l'expression « la puissance installée de la centrale destinée à être transportée sur le réseau de transport, tel qu'il est indiqué à l'entente de raccordement », proposée par le Transporteur dans la présente phase du dossier, est équivalente à « la puissance précisée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau » figurant au « Tableau 7 »¹²⁶.

[207] Dans les circonstances, la Régie ne voit pas la pertinence de procéder au changement de texte proposé par le Transporteur.

[208] En conséquence, la Régie rejette la proposition du Transporteur de remplacer, dans la définition de la PMT aux fins d'un raccordement de centrales, l'expression « la puissance précisée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau » figurant au « Tableau 7 » par l'expression « la puissance installée de la centrale destinée à être transportée sur le réseau de transport, tel qu'il est indiqué à l'entente de raccordement ».

[209] La Régie maintient ainsi, aux fins de raccordement de centrales, la définition contenue dans le tableau 7 de la décision D-2015-209 et, en conséquence, retient, aux fins de sa codification, la définition suivante de la PMT :

« Aux fins de raccordement d'une centrale au réseau de transport, la puissance maximale à transporter est la puissance spécifiée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau de transport. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport. »

9.2.1 ENTENTE-TYPE DE RACCORDEMENT

[210] En réponse à une DDR, le Transporteur fournit l'entente-type de raccordement (Entente-type) mise à jour en février 2019 en faisant état des modifications apportées à l'article 31 et à l'annexe II depuis la tenue de la Phase 1. De plus, il précise que les

Pièce B-0169, p. 5, R1.1.

articles 32 et 33 de l'Entente-type seront mis à jour pour tenir compte de la plus récente version des *Exigences techniques de raccordement de centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec*¹²⁷.

[211] Le Transporteur a identifié, dans l'Entente-type, les dispositions qui peuvent être adaptées à chaque projet de raccordement de centrales en fonction de leurs caractéristiques.

[212] De plus, le Transporteur souligne que des modifications et ajouts de paragraphes ont été apportés à l'annexe III de l'Entente-type et mentionne que des ajustements mineurs restent toujours possibles pour refléter les caractéristiques propres à chacun des projets de raccordement¹²⁸.

[213] Le Transporteur précise qu'à la suite de la décision finale de la Régie dans le présent dossier, il prévoit procéder aux modifications requises à l'Entente-type.

[214] Le Transporteur précise, en particulier, qu'il tiendra compte de la décision D-2017-102¹²⁹ quant à l'abrogation de l'article 12A.2 i), sauf à l'égard des conventions de service de transport qui sont sources de droits acquis pour le Producteur¹³⁰.

[215] Quant à l'adéquation entre la PMT et les différentes notions de puissance contenues dans l'Entente-type, le Transporteur soutient que dans tous les cas, la PMT correspond à la puissance retenue dans le cadre du contrat d'achat d'électricité entre le producteur et le Distributeur, d'une convention de service de transport ou d'un engagement d'achat.

[216] Le Transporteur définit comme suit les différentes notions de puissance, contenues dans l'Entente-type :

« Pour des fins de compréhension :

• L'expression « <u>puissance installée</u> » indiquée au point a) de la question 2.5 correspond à la somme des puissances nominales des alternateurs de la centrale.

Dossier R-3830-2012, pièce <u>B-0113</u> et décision <u>D-2018-145</u>.

Pièce <u>B-0169</u>, p. 10, R2.1 et R2.2 et annexe 1, en liasse.

Dossiers R-3959-2016 et R-3961-2016, décision D-2017-102.

¹³⁰ Pièces B-0203, p. 22, R8.1, et A-0120, p. 13 et 14.

- L'expression « <u>puissance destinée à être transportée</u> » indiquée au point b) de la question 2.5 <u>est équivalente à la puissance maximale à transporter</u>.
- L'expression « <u>puissance maximale injectée au point de raccordement</u> » indiquée au point c) de la question 2.5 correspond à la limite que le producteur est tenu de respecter à son point de raccordement aux fins d'exploitation.
- L'expression « puissance maximale d'injection au point modifiée à la hausse » indiquée au point d) est utile uniquement aux fins d'exploitation du réseau. Le rehaussement de puissance concerné est mineur et n'est autorisé que sous réserve qu'il ne déclenche pas d'ajouts au réseau.

La puissance maximale à transporter est généralement équivalente à la puissance installée de la centrale ainsi qu'à la puissance maximale injectée au point de raccordement, comme stipulé à l'article 6.1 de l'entente-type de la référence (iii).

Cela dit, dans les cas particuliers où la puissance installée diffère de celle faisant l'objet d'un contrat d'achat d'électricité ou d'un engagement de service de transport, la puissance maximale à transporter correspond alors à la puissance contractuelle ainsi retenue et est équivalente à la puissance maximale injectée au point de raccordement. Afin de couvrir cette situation, les termes « destinée à être transporter » ou « qui transitera sur le réseau » complètent l'expression « puissance installée de la centrale », visant à indiquer que la puissance maximale à transporter peut être inférieure à la puissance installée.

Par ailleurs, <u>dans d'autres situations particulières</u>, lorsque la centrale est localisée dans une installation d'un client du Distributeur, <u>la puissance maximale injectée au point de raccordement est établie en faisant la différence entre la puissance installée de la centrale et la charge du client du Distributeur. [...] »¹³¹. [nous soulignons]</u>

[217] Quant à l'intégration éventuelle d'une formule d'entente-type dans le texte des Tarifs et conditions, le Transporteur soutient qu'elle n'est pas appropriée au contexte de raccordement de centrales, alléguant la nécessité d'adapter l'entente de raccordement au contexte particulier des risques d'affaires associés à une technologie ou une filière de production spécifique et à des adaptations nécessaires en vertu des contrats d'approvisionnement autorisés par la Régie.

¹³¹ Pièce B-0169, p. 11 et 12, R2.3.

[218] En audience, le Transporteur résume comme suit l'objet sur lequel peuvent porter les mises à jour de l'Entente-type :

« 105. Ces mises à jour de l'Entente-type visent à refléter l'évolution :

- a) des pratiques commerciales pertinentes du Transporteur. À titre d'exemples, celles relatives à la gestion des risques financiers et aux dispositions spécifiques des contrats d'approvisionnement approuvés par la Régie (contribution des postes de départ limitée au montant prévue dans les contrats d'approvisionnement);
- b) des exigences techniques applicables aux centrales ou des nouvelles exigences techniques de raccordement pour les centrales raccordées au réseau de transport afin de refléter notamment des décisions de la Régie;
- c) des codes d'exploitation, des normes d'entretien et d'autres informations qui doivent être ajustés sur une base régulière et qui sont contenus aux annexes de l'Entente-type »¹³². [les notes de bas de page ont été omises]

[219] Selon le Transporteur, la codification d'une entente-type, en soumettant ses mises à jour au cycle des demandes tarifaires, entraînerait des délais indus sur la MES des projets, limiterait sa marge de manœuvre relative à la gestion de ses risques techniques et financiers, en plus d'alourdir accessoirement le processus règlementaire. De son point de vue, l'article 12A des Tarifs et conditions, ainsi que la section B de l'Appendice J fournissent l'encadrement approprié à son contexte d'affaires¹³³.

[220] Lors de l'audience, le Transporteur précise sa position sur l'encadrement de l'Entente-type prévu par les Tarifs et conditions. Il soumet que selon les Tarifs et conditions, une entente de raccordement signée par lui doit être « substantiellement équivalente » à l'Entente-type. Selon le Transporteur, le régime actuel reconnaît explicitement qu'il a la faculté de convenir de modifications « non substantielles » à l'Entente-type, ce qui répond à ses besoins de flexibilité pour s'adapter à la réalité des clients et des projets :

« Donc, ainsi en vertu des Tarifs et conditions actuels, le Transporteur est tenu de signer une entente de raccordement qui soit substantiellement équivalente à l'entente-type et on [ne] peut y déroger de manière, évidemment, substantielle.

Pièce B-0225, p. 14.

Pièce B-0203, p. 23 et 24, R9.1.

Donc, le régime actuel reconnaît explicitement que le Transporteur a la faculté de convenir de modifications non substantielles à l'entente-type. C'est conforme également aux besoins du Transporteur d'adapter de façon non substantielle le contenu de son entente-type à deux fins, donc de manière particulière dans un premier cas et de manière générique dans un second.

[...]

[...] Donc, c'est clair qu'il est essentiel pour le Transporteur de continuer de bénéficier de la flexibilité et de l'agilité du cadre actuel afin de s'adapter à la réalité des clients et des projets et, bien évidemment, ma collègue l'a dit, de pouvoir réagir de façon prompte.

[...]

[...] On pense qu'aujourd'hui, le régime est équilibré, il donne à la fois un encadrement strict et une faculté résiduelle essentielle de s'adapter.

[...]

Et bien évidemment, s'il y a une préoccupation quelconque de l'exercice déraisonnable de cette façon de procéder, alors, l'article 12A1 interdit au Transporteur d'amener des modifications substantielles à l'entente type. [...] »¹³⁴.

[221] Le Transporteur soumet que la discrétion résiduelle qu'il peut exercer, encadrée par l'article 12A.1 des Tarifs et conditions, lui permet d'adapter le contenu de l'Entente-type « de manière particulière » et « de manière générique » :

« 97. En effet, cette discrétion résiduelle permet au Transporteur d'adapter le contenu de l'Entente-type à deux fins bien circonscrites :

- a) de manière particulière afin de <u>refléter les particularités de chacun des</u> <u>projets</u> de raccordement de centrale et de chacun de ses clients;
- b) de manière générique, afin de <u>mettre à jour</u>, de temps en temps, l'Entente-type disponible sur son site Internet, pour tenir compte de

¹³⁴ Pièce A-0120, p. 15 à 21.

l'évolution de sa réalité de transporteur »¹³⁵. [le Transporteur souligne] [note de bas de page omise]

[222] Le Transporteur affirme que la codification de l'Entente-type dans les Tarifs et conditions équivaudrait presque à effectuer une entente tripartite avec la Régie puisqu'elle deviendrait un texte normatif et qu'aucune modification négociée ne pourrait être convenue sans avoir été préalablement approuvée par la Régie.

[223] Le Transporteur fait valoir qu'une mise à jour prompte et efficace de l'Entente-type est dans son intérêt et celui de ses clients. Il précise que ni lui ni ses clients n'ont soulevé de difficulté d'application de cette disposition, non plus qu'aucune problématique¹³⁶.

[224] Questionné sur la fréquence des modifications de l'Entente-type depuis la Phase 1, le Transporteur mentionne qu'elles ne sont pas nombreuses. Il soutient que l'Entente-type prévoit déjà certains cas de figure, mais que le besoin d'agilité et de flexibilité en fonction des opportunités de marché importe davantage que la fréquence des modifications à y apporter¹³⁷.

[225] Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'Entente-type ne couvre pas le cas des centrales existantes¹³⁸.

[226] Contre-interrogé à cet égard, le Transporteur mentionne qu'il entrevoit, dans les cinq prochaines années, qu'il y aura peu de demandes de centrales à raccorder, mais que « *l'équivalent d'ententes de raccordement* » en lien avec plusieurs centrales existantes sont à renouveler¹³⁹.

[227] Le Transporteur plaide que l'article 12A.1 des Tarifs et conditions prévoit également que l'Entente-type doit être rendue disponible sur son site internet, ce qui en assure le caractère pleinement transparent.

Pièce B-0225, p. 13.

Pièce <u>B-0225</u>, p. 15 et 16.

Pièce <u>A-0121</u>, p. 66 et 67.

¹³⁸ Pièce A-0121, p. 72 et 73.

¹³⁹ Pièce A-0121, p. 76 et 77.

[228] Le Transporteur souligne que l'Entente-type est un document complexe et volumineux, se prêtant mal à une codification, contrairement à la « Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point » incluse à l'appendice A des Tarifs et conditions.

[229] Le Transporteur conclut que le cadre règlementaire actuel, en lien avec l'Entente-type, est équilibré, complet et raisonnable, dans son intérêt et celui de ses clients et qu'aucune modification n'est requise.

Opinion de la Régie

[230] La Régie constate qu'il existe une différence de terminologie dans la définition de la PMT entre le texte des Tarifs et conditions et l'Entente-type.

[231] À des fins de clarté, compte tenu de l'importance que revêt l'entente de raccordement dans le processus de raccordement de centrale, la Régie juge que le Transporteur doit assurer une concordance au niveau de la définition de la PMT contenue dans ce document avec celle retenue aux fins des Tarifs et conditions.

[232] La Régie note à cet effet que l'article 6.1 de l'Entente-type portant sur les « Frais d'intégration » associe la PMT à la « puissance maximale d'injection au point de raccordement » au sens de l'article 27 :

« 6.1 Frais d'intégration

 $[\ldots]$

Ainsi, si les coûts réels d'intégration, incluant le remboursement du poste de départ devaient dépasser ****** \$, soit le montant maximal de *** \$/kW multiplié par *** MW correspondant à la puissance maximale à transporter sur le réseau en vertu de l'article 27 des présentes intitulé « PUISSANCE MAXIMALE D'INJECTION AU POINT DE RACCORDEMENT », l'excédent devra être remboursé au Transporteur par le Producteur selon les modalités apparaissant à l'Annexe III des présentes.

 $[\ldots]$

27. PUISSANCE MAXIMALE D'INJECTION AU POINT DE RACCORDEMENT

La puissance maximale injectée au réseau du Transporteur en régime permanent au point de raccordement est de __ MW. Le Producteur ne peut dépasser cette puissance maximale d'injection, en condition exceptionnelle d'exploitation, que s'il a préalablement obtenu l'autorisation écrite du Transporteur.

Cette valeur maximale pourra être revue à la hausse selon les résultats des essais effectués lors de la mise en route des installations et ce, à la suite d'une demande écrite du Producteur et après réception d'une autorisation écrite du Transporteur »¹⁴⁰. [nous soulignons]

[233] Par ailleurs, la Régie constate que l'Entente-type renferme plusieurs concepts de puissance qui impliquent des nuances complexes.

[234] De plus, le Transporteur affirme avoir pris en compte, dans la définition de la PMT, des modalités applicables dans des cas particuliers incluses dans l'Entente-type. La Régie n'est pas en mesure de valider cette affirmation.

[235] En conséquence, la Régie s'attend à ce que le Transporteur reproduise dans l'Entente-type, notamment aux fins de ses articles 6.1 et 27, la définition exacte de la PMT retenue aux fins des Tarifs et conditions, en y précisant le lien entre cette définition et la « puissance maximale d'injection au point de raccordement » faisant l'objet de l'article 27 de l'Entente-type.

[236] De plus, à des fins de clarification et en vue d'éviter toute interprétation en lien avec le calcul du montant maximal pour les ajouts au réseau prévu à la section E de l'Appendice J, la Régie s'attend à ce que la quantité de MW associée à la PMT soit clairement formulée dans toute entente de raccordement.

[237] Par ailleurs, la Régie constate que l'Entente-type actuellement disponible prévoit que la convention de service de transport de long terme constitue un engagement d'achat de services de point à point, alors que l'article 12A.2.i) est abrogé depuis le 18 décembre 2015¹⁴¹.

Pièces B-0169, annexe 1, p. 11 et 25, et B-0036, p. 11 et 25.

¹⁴¹ Pièce B-0207, p. 28 et 29.

[238] La Régie s'attend donc à ce que le Transporteur, tel que prévu¹⁴², procède à la modification requise de l'article 1.3 de l'Entente-type et considère la modification en conformité avec l'article 44.2 des Tarifs et conditions.

[239] La Régie constate que le libellé de l'article 12A.1 des Tarifs et conditions ne donne pas d'indication sur les modifications à apporter, le cas échéant, à l'Entente-type. Elle ne peut donc souscrire à la prétention du Transporteur selon laquelle cet article « *interdit au Transporteur d'amener des modifications substantielles à l'entente type* » 143:

« 12A.1 Entente de raccordement : Suite à toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une Entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur est requise préalablement à tout raccordement de centrale au réseau de transport ou au réseau de distribution et visant à répondre aux besoins des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes. Pour toute centrale existante, à moins que des dispositions différentes ne soient convenues par écrit avec le propriétaire de celleci, les dispositions prévues à l'Entente-type de raccordement s'appliquent. Le propriétaire de la centrale doit respecter les exigences techniques du Transporteur relatives au raccordement des centrales, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport et de distribution.

La signature de l'Entente de raccordement ne constitue pas une réservation de service de transport en vertu des présentes et le dépôt prévu à l'article 17.3 n'est pas requis pour la demande de raccordement de centrale »¹⁴⁴.

[240] Par ailleurs, du fait que l'entente de raccordement se doit d'être préalablement « substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur », la Régie est d'avis qu'une attention particulière doit être portée à l'Entente-type.

[241] Compte tenu de l'importance de l'entente de raccordement dans le processus de raccordement des centrales et des nombreuses références à ce document dans le texte des

Pièce <u>A-0120</u>, p. 13 et 14.

¹⁴³ Pièce A-0120, p. 15 à 21.

¹⁴⁴ Pièce B-0207, p. 28.

Tarifs et conditions, la Régie s'est questionnée sur l'opportunité de codifier l'Entente-type dans les Tarifs et conditions.

[242] La Régie comprend la nécessité d'une flexibilité pour le Transporteur dans la négociation avec son client et prend acte de l'absence de problématique soulevée par les clients du Transporteur¹⁴⁵. Elle constate à ce propos que le Transporteur insiste sur la rapidité d'agir en toutes circonstances et de pouvoir modifier l'Entente-type en conséquence, pour répondre à des impératifs commerciaux.

[243] La Régie considère néanmoins que le texte des Tarifs et conditions, notamment à son article 12A.1 et à la section B de son Appendice J, prévoit déjà cette flexibilité, tout en encadrant le contenu de l'entente de raccordement.

[244] Quant au caractère volumineux et complexe de l'Entente-type invoqué par le Transporteur, il ne constitue pas, aux yeux de la Régie, un obstacle à la création éventuelle, dans les Tarifs et conditions, d'un appendice spécifique consacré à une formule d'Entente-type, compte tenu de l'importance de cette dernière.

[245] En ce qui a trait à la lourdeur règlementaire alléguée, la Régie est d'avis que ce motif ne peut justifier à lui seul le fait d'écarter la codification de l'Entente-type, qui devrait s'appliquer à un maximum de cas, tout en considérant les différents cas possibles auxquels le client est tenu de se soumettre. C'est d'ailleurs ce que prévoit l'Entente-type existante qui contient des dispositions qui peuvent s'adapter à chaque projet.

[246] Tenant compte des délais de réalisation des projets et du rythme peu fréquent des modifications de l'Entente-type par le passé, la Régie est d'avis que le Transporteur pourrait déposer, dans un dossier tarifaire, les ajustements de son Entente-type qu'il juge requis.

[247] Toutefois, la Régie retient que, dans un horizon de moyen terme, le Transporteur prévoit peu de raccordements de nouvelles centrales, mais de nombreux renouvellements « d'équivalent d'ententes de raccordement » pour des centrales existantes, dont la date de signature originale du contrat d'approvisionnement était antérieure à l'entrée en vigueur du cadre règlementaire actuel. Elle comprend qu'une codification de l'Entente-type

Pièce A-0121, p. 74.

nécessiterait de nouvelles clauses applicables à ces renouvellements, ce que ne prend pas en compte l'Entente-type à ce jour¹⁴⁶.

[248] La Régie comprend que de tels ajouts pourraient requérir des efforts et du temps de la part du Transporteur. De ce fait et compte tenu qu'aucune problématique n'a été soulevée par le Transporteur ou ses clients, elle ne juge pas opportun de procéder dans l'immédiat à l'insertion d'une formule d'Entente-type dans les Tarifs et conditions. Pour l'heure, elle choisit de se limiter à un suivi.

[249] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, en suivi de la présente décision, au plus tard le 23 novembre 2020 à 12 h, l'Entente-type incorporant les modifications découlant de la présente section de la décision.

[250] La Régie demande également au Transporteur, dans le cadre de tout dossier visé par un raccordement de centrales, en vertu de l'article 73 de la Loi, de déposer l'entente de raccordement associée, en précisant, le cas échéant, les distinctions avec l'Entente-type en vigueur au moment de la signature de cette entente.

[251] Par ailleurs, advenant que le Transporteur procède à des modifications de l'Entente-type, la Régie lui demande de déposer, dans le cadre d'un dossier tarifaire, l'Entente-type modifiée en expliquant les modifications apportées à ce document.

9.2.2 PUISSANCE MAXIMALE VARIABLE

[252] Dans son mémoire, l'ACEFO formule la recommandation suivante :

« [...] l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal, tel que décrit ci-dessus » 147.

[253] Selon l'intervenante, il pourrait arriver que le Distributeur, ou un client point à point, souhaite, pour des raisons économiques, demander au Transporteur de raccorder

Pièce <u>A-0121</u>, p. 73 à 77.

¹⁴⁷ Pièce C-ACEFO-0037, p. 13.

une centrale de production au réseau de transport, mais sans garantir son transport sur le réseau principal dans le cas où ce dernier exigerait un renforcement et des investissements supplémentaires. Elle donne, en exemple, la situation où le Distributeur exige le raccordement d'un parc éolien de 100 MW dans le réseau de la Gaspésie sans demander de renforcement du réseau principal (0 MW), étant donné la très faible probabilité que toutes les éoliennes de la Gaspésie ou du Québec soient en opération simultanément. Ce phénomène de non-simultanéité des éoliennes sur une grande étendue géographique a été illustré dans le passé, notamment dans le cadre du dossier R-3742-2010¹⁴⁸. L'ACEFO est d'avis qu'une telle demande de raccordement, avec une puissance maximale variable selon la partie du réseau visée, ne pourrait être traitée, malgré son intérêt économique, dans le cadre actuel des Tarifs et conditions.

[254] Le Transporteur s'oppose à cette proposition, notamment pour les raisons suivantes :

« 62. [...] le sujet excède clairement le cadre du dossier de la Politique d'ajouts. Ce sujet est tout à fait nouveau et la proposition de créer un tout nouveau dossier afin d'en traiter au fond n'est soutenu par aucune base factuelle qui justifierait la Régie d'émettre quelque ordonnance que ce soit à cet égard.

63. Sans même se pencher sur le bien-fondé du sujet qui, selon l'intervenante, mériterait la création d'un tout nouveau dossier, le Transporteur déplore que cette dernière étape d'un dossier générique débuté il y a plus de cinq ans puisse servir de tremplin à l'ouverture de nouveaux débats sur de nouveaux sujets.

64. Ainsi, le Transporteur soumet que la Régie est justifiée de ne pas donner suite à la recommandation de l'intervenante pour cette seule raison »¹⁴⁹.

Opinion de la Régie

[255] La Régie est d'avis que le sujet abordé par l'ACEFO excède le cadre d'examen du présent dossier et, par conséquence, ne se prononcera pas sur ce sujet. De plus, elle souligne à l'ACEFO que si elle estime pertinent de soumettre ce sujet à l'attention de la Régie dans un autre dossier, soit par le dépôt d'une demande

Dossier R-3742-2010, pièce B-0021, p. 9, et décision D-2010-165, p. 16.

Pièce <u>B-0225</u>, p. 8 et 9.

conformément à l'article 48 de la Loi, soit en proposant cet enjeu dans sa demande d'intervention dans un prochain dossier tarifaire 150.

9.3 CAS D'UNE DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[256] Dans le cadre de l'article 2 de la section E de l'Appendice J, le Transporteur propose, dans sa preuve initiale, que la PMT soit définie ainsi pour une demande de service de transport de point à point :

« Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée du taux de pertes applicable »¹⁵¹.

[257] L'ACEFO recommande, afin de clarifier le texte, de le modifier comme suit :

« Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée <u>des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7</u> » ¹⁵². [l'ACEFO souligne]

[258] Par souci de cohérence, l'ACEFO propose également, aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions, de substituer au terme « pertes » l'expression « pertes de transport ». Selon l'intervenante, l'utilisation d'une expression identique dans le texte des Tarifs et conditions est de mise dans le cas de réalités identiques.

[259] Questionné à cet égard, le Transporteur précise qu'il souscrit à la proposition de l'intervenante en lien avec le nouvel article 2 et modifie en conséquence sa preuve initiale. Toutefois, il ne voit pas de pertinence à modifier les articles 30.4 et 38.5.

Pièce <u>A-0123</u>, p. 45 et 46.

¹⁵¹ Pièce B-0161, p. 189.

¹⁵² Pièce <u>C-ACEFO-0037</u>, p. 11.

[260] Questionné sur la modification de texte consistant à remplacer l'expression « puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau » mentionnée au « Tableau 7 » par « la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport », le Transporteur répond que sa nouvelle codification est beaucoup plus précise :

« Je pense que la réponse que je peux apporter, c'est que la nouvelle codification pour nous, elle était beaucoup plus précise considérant que la convention de service de transport, la puissance maximale à transporter, donc qui va inclure les pertes, c'est vraiment celle en vertu de laquelle on va avoir les revenus de service de transport afférents et pour laquelle justement les ajouts au réseau ont été...[ont] été réalisés. Donc, c'est une précision parce que des fois peut-être, entre la demande et au niveau de la convention de service, il y a peut-être des choses qui ont pu bouger au niveau de la capacité.

Là je ne pourrais pas vous donner un exemple, mais c'est certain que quand on signe la convention de service de transport, c'est vraiment la capacité pour laquelle on a réalisé les ajouts et pour laquelle on a les revenus associés »¹⁵³.

[261] Le Transporteur soutient que le client est lié financièrement à la signature de la convention de service. Par ailleurs, il convient que cette dernière est la résultante de la demande de service de transport, laquelle, au sens de l'article 19 des Tarifs et conditions, déclenche les ajouts au réseau¹⁵⁴.

Opinion de la Régie

[262] La Régie note que le nouveau libellé « la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport » proposé par le Transporteur a été soumis en cours de dossier, sans justification explicite¹⁵⁵. Elle est d'avis que la nouvelle expression proposée par le Transporteur constitue une modification de fond et juge que l'explication apportée en audience par le Transporteur n'est pas suffisamment convaincante. Elle rappelle que, selon les Tarifs et conditions, et tel que reconnu par le Transporteur, l'élément déclencheur d'un ajout est la demande de service de transport¹⁵⁶.

Pièce <u>A-0121</u>, p. 34 et 35.

¹⁵⁴ Pièce <u>A-0121</u>, p. 38 et 39.

¹⁵⁵ Pièce B-0160, p. 20 et 21.

¹⁵⁶ Pièce B-0207, p. 56, article 19.1 et suivants.

[263] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de remplacer, dans le second paragraphe du nouvel article 2 de la section E de l'Appendice J proposé, l'expression « capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport » par « puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau » mentionnée au « Tableau 7 ».

[264] Par ailleurs, la Régie accepte, tel que proposé à la fin de ce second paragraphe du nouvel article 2, l'expression « majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7 » qu'elle juge conforme à ses décisions D-2018-036¹⁵⁷, D-2018-077¹⁵⁸ et D-2016-093¹⁵⁹.

[265] En ce qui a trait aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions, la Régie constate qu'ils portent respectivement sur l'exploitation des ressources en réseau et l'exploitation des ressources du Distributeur. Elle est d'avis qu'il est difficile de procéder à une modification de terminologie, dans ces deux articles, sans situer la modification dans le contexte de ces articles, ce qui n'a pas été examiné dans le présent dossier.

[266] Par prudence, la Régie juge qu'il est préférable, dans les circonstances, de maintenir les libellés en vigueur des articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions et ne donne pas suite à la proposition de l'ACEFO à cet égard.

[267] En conséquence, la Régie retient, aux fins d'une demande de service de transport de point à point, la définition suivante de la PMT :

« Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7. ».

¹⁵⁷ Décision <u>D-2018-036</u>, p. 6, par. 11.

¹⁵⁸ Décision <u>D-2018-077</u>, p. 7, par. 23.

Dossier R-3956-2015, décision D-2016-093, p. 27 et 28, par. 109 à 116.

9.4 CAS D'UNE CROISSANCE DE CHARGE – POSTES SATELLITES

[268] En ce qui a trait à la croissance de charge, lors de l'audience le Transporteur mentionne que la définition de la PMT qu'il propose est la même que celle du « Tableau 7 », tant pour les postes satellites que pour les clients raccordés directement à son réseau¹⁶⁰.

[269] En réponse à une DDR, le Transporteur précise que le Distributeur fournit annuellement une prévision des charges à alimenter pour chaque poste satellite sur une période de 15 ans et que, pour compléter l'horizon de 20 ans, il procède à une extrapolation à partir de ces prévisions du Distributeur¹⁶¹.

[270] Le Distributeur soutient que l'extrapolation faite par le Transporteur est appropriée, mais qu'il est aussi disposé à fournir des prévisions pour les postes satellites sur 20 ans et 22 ans¹⁶².

[271] Le Transporteur fait valoir que l'horizon de prévisions sur 22 ans permettrait, dans le cadre d'un dossier tarifaire, d'évaluer l'agrégation charges-ressources de l'année témoin, sans extrapolation. Néanmoins, cet horizon ne serait pas suffisant pour éviter d'extrapoler les données du Distributeur dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement, soumise quelques années avant sa MES. Le Transporteur propose de calculer l'impact tarifaire des projets visés en extrapolant les quelques années manquantes¹⁶³.

[272] À la suite de ces précisions, l'ACEFO recommande que l'horizon des prévisions fournies par le Distributeur soit de 25 ans pour couvrir tous les cas de figures possibles, afin d'éviter toute extrapolation de la part du Transporteur¹⁶⁴.

Opinion de la Régie

[273] La Régie constate que, dans la définition de la PMT proposée par le Transporteur dans le cas d'une croissance de charge en lien avec les postes satellites, la précision « par

¹⁶⁰ Pièce A-0121, p. 33.

Pièces <u>B-0170</u>, p. 11, R5.1, et <u>B-0203</u>, p. 10 à 13.

¹⁶² Pièces <u>C-HQD-0005</u> et <u>C-HQD-0007</u>.

Pièces A-0120, p. 25, et A-0121, p. 81 à 83.

Pièces A-0121, p. 92 et 93, et C-ACEFO-0044, p. 8.

poste satellite » contenue dans le texte du « Tableau 7 » a été supprimée, sans justification. Elle considère que cette suppression pourrait affecter le sens à donner à la PMT.

[274] Conformément à sa décision D-2015-209 et ne pouvant mesurer l'impact de cette modification, la Régie maintient la définition de la PMT, telle que formulée à la troisième ligne du « Tableau 7 ». C'est sous cette réserve qu'elle accepte la proposition de libellé du Transporteur.

[275] En conséquence, la Régie retient, aux fins d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la définition suivante de la PMT :

« Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre de : (1) la prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur; ou (2) l'ajout de capacité généré par le projet. ».

[276] En ce qui a trait aux prévisions du Distributeur, la Régie note que ce dernier est disposé à les fournir pour les postes satellites sur une période de 22 ans. Elle retient que cet horizon permet une évaluation de l'agrégation charges-ressources déposée dans les dossiers tarifaires pour l'année témoin, sans avoir recours à une extrapolation de la part du Transporteur¹⁶⁵.

[277] La Régie est d'avis que les prévisions doivent être fournies et justifiées par le Distributeur au Transporteur pour la période requise pour l'étude au dossier¹⁶⁶. Elle comprend que cet horizon est de 20 ans suivant la MES du projet dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement. Compte tenu de la durée de réalisation d'un projet d'investissement et considérant qu'une autorisation préalable à sa MES doit être obtenue, l'horizon des prévisions de charge au moment du dépôt à la Régie du projet d'investissement pourrait exiger que le Distributeur fournisse des prévisions pour un horizon de 22 ans ou plus.

Pièces <u>A-0120</u>, p. 25, et <u>A-0121</u>, p. 81 à 83.

Dans le cadre d'un dossier d'investissement déposé en vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur présente un impact tarifaire et une analyse économique sur un horizon de 20 ans, mais également sur un horizon correspondant davantage à la durée de vie des actifs.

[278] Dans l'éventualité où le Transporteur ne pourrait obtenir du Distributeur, pour la période excédant cet horizon, les prévisions requises à l'examen d'un dossier en vertu de l'article 73 de la Loi, la Régie demande de le lui signaler et de le justifier lors du dépôt de ce dossier.

9.5 CAS D'UNE CROISSANCE DE CHARGE – CLIENTS DU DISTRIBUTEUR RACCORDÉS DIRECTEMENT AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[279] Afin d'éviter toute difficulté d'interprétation, l'AQCIE-CIFQ propose, pour la croissance de charge en lien avec les clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, la définition suivante de la PMT :

« Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la charge demandée par le Distributeur pour son client.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client déjà raccordé directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à l'augmentation de la charge demandée par le Distributeur pour son client »¹⁶⁷. [le texte souligné correspond à l'emphase de l'AQCIE-CIFQ]

[280] Le Transporteur fait valoir que sa proposition inclut explicitement à la fois le raccordement d'un nouveau client et l'accroissement de charge d'un client déjà raccordé. Il plaide que le libellé qu'il soumet est meilleur que celui de l'AQCIE-CIFQ, qui alourdit inutilement le texte et n'offre aucune valeur ajoutée¹⁶⁸.

[281] Selon l'AQCIE-CIFQ, le besoin de clarté devrait primer sur le désir de concision.

Pièce C-AQCIE-CIFQ-0053, p. 5.

¹⁶⁸ Pièce <u>B-0225</u>, p. 14.

Opinion de la Régie

[282] La Régie partage la position du Transporteur selon laquelle le libellé qu'il propose inclut explicitement les deux cas de figure que sont le raccordement d'un nouveau client et l'accroissement de charge d'un client déjà raccordé et, qu'en conséquence, il n'est pas nécessaire de modifier le texte, tel que suggéré par l'AQCIE-CIFQ.

[283] Par ailleurs, compte tenu de l'absence de différence soulignée par le Transporteur entre le libellé du « Tableau 7 » et celui soumis dans la présente phase, la Régie choisit de maintenir l'expression « à transporter » après les mots « nouvelle charge ».

[284] En conséquence, la Régie retient, aux fins d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la définition suivante de la PMT :

« Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client. ».

9.6 CONCLUSION SUR LES DÉFINITIONS DE PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

[285] La Régie demande au Transporteur d'inclure, à la section E de l'Appendice J, un nouvel article 2 libellé comme suit :

« 2. Aux fins de raccordement d'une centrale au réseau de transport, la puissance maximale à transporter est la puissance spécifiée à l'entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau de transport. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport.

Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7.

Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre de : (1) la prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur; ou (2) l'ajout de capacité généré par le projet.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client. ».

[286] La Régie demande également au Transporteur, d'ajouter, à la section I des Tarifs et conditions, un nouvel article 1.45.1 libellé comme suit :

« 1.45.1 Puissance maximale à transporter : La puissance maximale à transporter prévue à l'article 2 de la section E de l'appendice J. ».

10. PARTAGE ET ATTRIBUTION DES COÛTS

[287] Dans le cadre de la Phase 1, la Régie a traité du partage des coûts des projets entre les catégories d'investissement et du partage des coûts des projets entre les clients.

10.1 ATTRIBUTION DES COÛTS ENTRE DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

[288] Dans sa décision D-2015-209, la Régie retenait la méthodologie d'attribution des coûts entre les catégories d'investissement proposée par le Transporteur¹⁶⁹. Elle ordonnait à ce dernier de soumettre, dans le cadre de la Phase 2, une proposition de libellé à intégrer au texte des Tarifs et conditions, reflétant l'ordonnancement et la méthodologie d'attribution des coûts des ajouts entre les différentes catégories d'investissements.

[289] Pour donner suite à cette décision et à certains questionnements en cours de dossier, le Transporteur propose un nouvel article 12B libellé comme suit :

« 12B Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement

Les coûts des projets d'investissement sont attribués aux catégories d'investissement en fonction de leurs objectifs. Le Transporteur utilise les quatre catégories d'investissement suivantes : « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Lorsque chacune des <u>principales composantes</u> d'un projet d'investissement vise à satisfaire un seul objectif, le coût attribué à chaque catégorie d'investissement correspond à la somme des coûts des composantes du projet contribuant à satisfaire l'objectif associé à cette catégorie.

Lorsque les <u>principales composantes</u> d'un projet d'investissement contribuent à satisfaire simultanément plusieurs objectifs, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories d'investissement concernées de façon séquentielle dans l'ordre suivant : Respect des exigences, Maintien des actifs, Croissance des besoins de la clientèle, et Maintien et amélioration de la qualité du service. Pour établir le coût attribué à chacune des catégories d'investissement retenues pour un tel projet, le Transporteur suit les étapes suivantes :

a) le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte du premier objectif rencontré dans l'ordre séquentiel parmi les objectifs du projet, ce qui

Décision D-2015-209, p. 149 et 150.

permet d'obtenir le coût attribué à la première catégorie d'investissement retenue;

- b) par la suite, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des deux premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel;
- c) le coût attribué à la deuxième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en b) le montant obtenu en a);
- d) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des trois premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel;
- e) le coût attribué à la troisième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en d) le montant obtenu en b);
- f) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des quatre objectifs du projet;
- g) le coût attribué à la quatrième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en f) le montant obtenu en d).

Le Transporteur associe <u>généralement</u> chaque <u>équipement</u> à une seule et même catégorie d'investissement, en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution des coûts aux différentes catégories.

Pour les projets impliquant la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle, la contribution du client, le cas échéant, découlant des coûts relatifs à cette catégorie d'investissement, est établie conformément aux dispositions de l'appendice J »¹⁷⁰. [nous soulignons]

[290] Questionné par l'ACEFO sur la terminologie utilisée à ce libellé, le Transporteur apporte les précisions suivantes :

• la notion de « *composante* » réfère à celle d'installation utilisée dans les Tarifs et conditions en vigueur, soit les lignes de transport, les postes de transport et

¹⁷⁰ Pièce B-0207, p. 34 et 35.

de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution;

- la notion de « *principale composante* » d'un projet réfère aux principales installations ciblées par le projet;
- la notion d'« *équipement* » réfère aux éléments assurant le fonctionnement d'une installation, tels l'appareillage ou les systèmes de commande et de protection¹⁷¹.

[291] Lors de l'audience, en réponse à un questionnement de la Régie sur la présence du terme « *généralement* » à l'article 12B proposé, le Transporteur soumet qu'il pourrait être retiré puisqu'il n'entrevoit pas d'exception à l'attribution de chaque équipement à une seule et même catégorie d'investissement¹⁷².

[292] L'ACEFO constate que certains termes sont utilisés sans définition spécifique et que les explications du Transporteur, fournies en réponse à sa DDR, n'apparaissent pas aux Tarifs et conditions. L'intervenante estime qu'il est nécessaire de bien comprendre les termes utilisés dans les Tarifs et conditions.

[293] L'ACEFO recommande ainsi que le Transporteur clarifie, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « *composante d'un projet d'investissement* » et d'« *équipement* », telles qu'utilisées dans le contexte de l'article 12B¹⁷³.

[294] En audience, le Transporteur souligne que sa proposition de libellé du nouvel article 12B n'a pas fait l'objet de contestation de la part des intervenants.

[295] Quant à la recommandation de l'ACEFO, le Transporteur conteste la nécessité de définir les termes en question utilisés à l'article 12B et considère que leur usage ne crée aucune ambiguïté ni ne soulève de difficulté d'interprétation. Il ajoute que l'intervenante ne soulève aucun problème ni enjeu qui exigerait de clarifier ces termes et que la

Pièce <u>B-0170</u>, p. 4 et 5, R1.1, R1.2, R1.3 et R1.4.

Pièces <u>A-0121</u>, p. 30, et <u>B-0223</u>, p. 11.

¹⁷³ Pièce C-ACEFO-0037, p. 8.

proposition de l'intervenante aurait pour effet d'alourdir inutilement le libellé de l'article 12B¹⁷⁴.

[296] SÉ-AQLPA recommande, afin d'éviter un éparpillement des textes, de regrouper tous les amendements à l'Appendice J, incluant le nouvel article 12B¹⁷⁵.

[297] À cet égard, le Transporteur soumet qu'un déplacement de l'article 12B à l'Appendice J occasionnerait une certaine confusion, étant donné qu'il traite des quatre catégories d'investissement ¹⁷⁶. Sa proposition de répartition des coûts des projets entre les catégories d'investissement ne se fait pas seulement aux fins de la détermination de la contribution des clients, laquelle sera déterminée, le cas échéant, suivant les dispositions de l'Appendice J¹⁷⁷.

Opinion de la Régie

[298] En ce qui a trait à la notion d'« équipement », la Régie constate qu'elle est utilisée dans de nombreuses clauses du texte en vigueur des Tarifs et conditions. Bien que ce terme ne soit pas défini de façon précise, elle ne voit pas, de manière générale, de difficulté de compréhension.

[299] Selon la Régie, la seule ambiguïté possible résulte de l'introduction, au nouvel article 12B proposé à des fins de codification, de la notion de « *composante* ».

[300] La Régie constate que dans ses explications à cet égard, le Transporteur réfère à l'article 1.49 des Tarifs et conditions et au complément de preuve qu'il a déposé dans le cadre de la Phase 1¹⁷⁸.

[301] À l'instar de l'ACEFO, la Régie juge qu'il est important de clarifier davantage les notions de « *composante d'un projet d'investissement* », ce qui permettra d'éviter toute confusion entre les termes « *composante* » et « *équipement* ».

Pièces A-0121, p. 30, et B-0225, p. 4.

Pièce <u>C-SÉ-AQLPA-0013</u>, p. 7.

¹⁷⁶ Pièce <u>A-0121</u>, p. 10 et 11.

¹⁷⁷ Pièce B-0225, p. 3.

¹⁷⁸ Pièce B-0011, p. 19 et 20.

[302] À cet égard, la Régie rappelle que le Transporteur a lui-même choisi d'utiliser seulement le mot « équipement » dans l'article 12B, afin d'éviter toute confusion entre les termes « composante » et « équipement » ¹⁷⁹.

[303] La Régie est d'avis que les informations fournies par le Transporteur en réponse à la DDR de l'ACEFO¹⁸⁰ sont nécessaires à la compréhension de l'article 12B.

[304] Pour ce qui est des termes « principale composante », la Régie note que le Transporteur n'a pas établi de critère précis différenciant une composante principale d'une composante qui ne le serait pas.

[305] La Régie convient qu'il serait difficile, dans le cadre du présent dossier, d'établir un critère précis différenciant les « *principales composantes* ».

[306] Néanmoins, la Régie retient qu'une composante est qualifiée de principale lorsqu'elle est importante en termes de poids relatif dans les coûts du projet. Il s'agit d'un critère qui pourrait être peaufiné au fil du temps, en fonction de la variabilité des différents dossiers d'investissement.

[307] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de compléter le second paragraphe du nouvel article 12B proposé par le Transporteur comme suit :

« Lorsque chacune des principales composantes d'un projet d'investissement vise à satisfaire un seul objectif, le coût attribué à chaque catégorie d'investissement correspond à la somme des coûts des composantes du projet contribuant à satisfaire l'objectif associé à cette catégorie. Les composantes d'un projet réfèrent aux installations ciblées par le projet. Une composante est qualifiée de principale lorsque celle-ci représente une portion importante des coûts du projet. ». [la Régie ajoute et souligne l'ajout]

¹⁷⁹ Pièce B-0170, p. 5, R1.4.

¹⁸⁰ Pièce B-0170, p. 4 et 5, R1.1, R1.2, R1.3 et R1.4.

[308] Quant à la recommandation de SÉ-AQLPA de regrouper tous les amendements à l'Appendice J, y incluant le nouvel article 12B¹⁸¹, la Régie ne la retient pas, considérant que la méthode séquentielle détaillée à l'article 12B vise toute répartition des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, qu'ils impliquent ou non la catégorie « Croissance ».

[309] Dans le cas d'un projet impliquant une portion « Croissance », la contribution du client sera déterminée suivant les dispositions de l'Appendice J qui ne traite que de la Politique d'ajouts et de la catégorie d'investissement « Croissance ».

[310] En ce qui a trait à l'utilisation du terme « *généralement* » dans le cadre de l'article 12B, la Régie est d'avis que la proposition du Transporteur, telle que libellée dans sa proposition de texte du 9 mai 2019¹⁸² reflète adéquatement sa décision D-2015-209 ainsi que les échanges qui ont eu lieu dans le cadre de la Phase 1¹⁸³.

[311] La Régie est satisfaite de la réponse du Transporteur à l'égard d'une préoccupation qu'elle a formulée lors de l'audience¹⁸⁴. Toutefois, par prudence, elle ne juge pas nécessaire, à ce stade, de retirer le mot « *généralement* » du nouvel article 12B¹⁸⁵.

[312] En conclusion, sous réserve des modifications énoncées à la présente section ainsi qu'à la section 12.5 de la présente décision, la Régie accepte le nouvel article 12B proposé par le Transporteur.

10.2 ATTRIBUTION DES COÛTS ENTRE DIFFÉRENTS CLIENTS

[313] Dans sa décision D-2015-209¹⁸⁶, la Régie acceptait, avec certaines nuances, la proposition du Transporteur portant sur l'attribution des coûts entre différents clients dans la catégorie « Croissance ». En effet, bien qu'elle estimait qu'il était justifié d'ordonnancer conséquemment dans la séquence les demandes d'ajouts pour les besoins

¹⁸¹ Pièce <u>C-SÉ-AQLPA-0013</u>, p. 7.

¹⁸² Pièce <u>B-0207</u>, p. 35.

Décision <u>D-2015-209</u>, p. 142 à 150 et pièces <u>B-0011</u>, p. 22, et <u>B-0015</u>, p. 32 et 33, R13.1, R13.1.1, R13.2 et R13.3.

¹⁸⁴ Pièce <u>A-0121</u>, p. 30.

¹⁸⁵ Pièce B-0223, p. 11.

Décision <u>D-2015-209</u>, p. 160 à 163.

de la charge autres que celle d'un client du Distributeur raccordé directement au réseau de transport, la Régie se questionnait sur les implications de la période considérée, notamment dans le cas de projets visés par le service d'alimentation de la charge locale. Elle précisait à cet égard :

« [695] La Régie est d'avis que la prise en compte de ce besoin de la charge locale peut impliquer un devancement de projet, dont l'imputation du coût à la charge locale serait questionnable.

[696] La Régie juge approprié de réduire le montant attribué au Distributeur, dans un tel cas, en fonction du coût de ce devancement.

[697] La preuve au dossier ne fournissant pas de précision sur le sujet, la Régie ordonne au Transporteur d'inclure, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une preuve traitant de l'opinion ci-dessus formulée et répondant à cette préoccupation »¹⁸⁷.

[314] Pour donner suite à cette décision, le Transporteur propose d'introduire, à la fin de la section A de l'Appendice J, un nouvel article 1 libellé comme suit :

« 1. Partage des coûts des ajouts entre différents clients du service de transport

Lorsque le Transporteur détermine que certains ou la totalité des ajouts requis pour satisfaire les besoins de différents clients du réseau de transport sur une base individuelle ont avantage à être remplacés par une solution technique commune, il attribue à chacun des clients concernés, selon l'ordonnancement chronologique de l'expression de leurs besoins, une part des coûts de la solution technique commune sur la base des coûts des ajouts au réseau qui auraient été requis pour satisfaire leurs besoins sur une base individuelle.

Dans le cas où une solution technique commune répond à la fois à des besoins de croissance de la charge locale et à une demande de service de transport de point à point, les besoins de croissance de la charge locale, sauf lorsqu'il s'agit de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, sont considérés s'être manifestés en premier »¹⁸⁸.

¹⁸⁷ Décision <u>D-2015-209</u>, p. 163.

¹⁸⁸ Pièce B-0207, p. 174 et 175.

[315] Dans sa preuve initiale¹⁸⁹, le Transporteur rappelle qu'il s'est présenté, à ce jour, un seul cas où des demandes concomitantes impliquant la croissance de la charge locale et celle d'un client de point à point ont été satisfaites par une solution technique commune. Il réfère au dossier R-3819-2012 traitant de la demande d'autorisation relative au projet Saint-Césaire – Bedford et à la décision D-2012-152¹⁹⁰.

[316] Le Transporteur rappelle également qu'il est en vigie sur une base permanente en ce qui a trait aux besoins liés à la croissance de la charge locale, qu'il choisit le moment opportun pour intervenir et qu'il dispose d'un horizon de quelques années pour réagir.

[317] De plus, le Transporteur soutient que l'arrimage susceptible d'être effectué entre les besoins en croissance de différents clients s'inscrit dans le cadre de la planification intégrée du réseau de transport. À cet égard, une seule situation s'est produite où le choix du moment opportun pour répondre à un besoin de croissance de la charge locale a impliqué un arrimage avec les besoins en croissance d'un autre client.

[318] Ainsi, à l'égard des cas exceptionnels où une solution commune est identifiée en remplacement de solutions individuelles pour répondre à des demandes concomitantes, le Transporteur estime que le fait de toujours considérer que les besoins de croissance de la charge locale se sont manifestés en premier ne peut se refléter, dans les faits, par un devancement de la réponse au besoin du Distributeur, considérant l'horizon dont il dispose pour réagir. Selon lui, cela fait plutôt en sorte de positionner le Distributeur au premier rang dans l'attribution séquentielle des coûts de la solution commune pour les différents clients concernés.

Opinion de la Régie

[319] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur reflète partiellement sa décision D-2015-209.

[320] Elle juge que le nouvel article 1 de la section A de l'Appendice J, tel que soumis par le Transporteur, ne respecte pas sa décision D-2015-209 à l'égard du devancement de projet¹⁹¹.

¹⁸⁹ Pièce <u>B-0129</u>, p. 11 et 12.

¹⁹⁰ Dossier R-3819-2012, décision <u>D-2012-152</u>.

¹⁹¹ Décision D-2015-209, p. 163, par. 696 à 698.

[321] La Régie prend note de la justification du Transporteur à cet égard. Cependant, elle ne retient pas son argument à l'effet qu'il dispose de quelques années pour décider du moment où les ajouts au réseau de transport pour les besoins de la charge locale doivent être effectués. Selon elle, il est possible qu'un projet de croissance de la charge locale puisse être devancé. Toutefois, cette situation doit pouvoir être examinée au cas par cas lorsqu'un projet lui est soumis.

[322] Il ne serait donc pas prudent, advenant le cas de la détermination du devancement d'un projet de croissance de la charge locale par la Régie dans un dossier d'investissement, d'établir une présomption dans le texte des Tarifs et conditions que les besoins de croissance de la charge locale soient considérés s'être manifestés en premier. Il appartiendra au Transporteur d'en faire la démonstration, lors de l'examen d'un projet éventuel reflétant cette situation.

[323] En conséquence, la Régie accepte le nouvel article 1 de la section A de l'Appendice J proposé par le Transporteur quant au partage des coûts d'ajouts entre différents clients du service de transport, à l'exception du second paragraphe, qu'elle modifie comme suit :

« Dans le cas où une solution technique commune répond à la fois à des besoins de croissance de la charge locale et à une demande de service de transport de point à point, les besoins de croissance de la charge locale sont considérés s'être manifestés en premier, sauf lorsqu'il s'agit du devancement d'un projet de croissance de la charge locale, ou le cas de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. ». [la Régie ajoute et souligne l'ajout].

11. MISE EN VIGUEUR DES TARIFS ET CONDITIONS

[324] À la suite d'une DDR de la Régie, le Transporteur propose la mise à jour suivante du second paragraphe de l'article 44.2 :

« Conformément aux décisions D-2015-209, D-2016-190 et D-2017-102, l'article 12A.2(i) est abrogé en date du 18 décembre 2015 sauf à l'égard des conventions de service de transport sources de droits acquis du Producteur, et

pour lesquelles l'article 12A.2(i) continue de s'appliquer et de produire ses effets de droit. L'exercice de ces droits acquis est assujetti au régime réglementaire prévu à l'article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec alors en vigueur »¹⁹².

[325] La Régie accepte la modification soumise par le Transporteur au 2^e paragraphe de l'article 44.2.

[326] La Régie demande au Transporteur d'ajuster en conséquence le 1^{er} paragraphe de l'article 44.2 en vigueur et de modifier la date de mise en vigueur du texte des Tarifs et conditions, en fonction de la date de la décision qui sera rendue à la suite du dépôt du texte des Tarifs et conditions découlant de la présente décision.

12. AUTRES MODIFICATIONS AU TEXTE DES TARIFS ET CONDITIONS

12.1 INTÉGRATION DES MODIFICATIONS APPROUVÉES PAR LA RÉGIE DANS SES DÉCISIONS ANTÉRIEURES

[327] Le Transporteur mentionne que des modifications aux Tarifs et conditions relatives aux aspects tarifaires, aux exigences techniques de raccordement et à certaines normes de fiabilité, qui étaient en cours d'étude dans le cadre de la demande tarifaire 2019 au moment du dépôt de sa preuve dans le présent dossier, seront intégrées en temps opportun aux Tarifs et conditions.

[328] Les modifications découlant de la décision D-2019-047¹⁹³ ont été approuvées par la Régie¹⁹⁴ le 14 mai 2019 et font partie du texte existant des Tarifs et conditions¹⁹⁵ au même titre que les autres changements approuvés le 28 mai 2020 dans la décision D-2020-063¹⁹⁶.

¹⁹² Pièce B-0207, p. 114.

¹⁹³ Dossier R-4058-2018, décision <u>D-2019-047</u>, p. 142 à 145.

Dossier R-4058-2018, décision <u>D-2019-058</u>.

¹⁹⁵ Dossier R-4096-2019, pièce <u>B-0167</u>.

⁹⁶ Dossier R-4096-2019, décision D-2020-063, p. 31.

[329] La Régie s'attend ainsi à ce que ces modifications soient intégrées au texte des Tarifs et conditions qui découlera de la présente décision.

12.2 COÛTS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN

[330] Le Transporteur propose de remplacer, à l'article 12A.2 ii) et à l'article 1 de la section B de l'Appendice J, l'expression « frais d'entretien et d'exploitation » par « coûts d'exploitation et d'entretien ». Il a également substitué, dans les articles 29.4 et 37.2 des Tarifs et conditions, les termes « l'exploitation et à l'entretien » à « l'entretien et à l'exploitation ». De façon comparable, au 7^e paragraphe de l'article 1 de la section B de l'Appendice J, le terme « frais » dans l'expression « frais d'exploitation et d'entretien » est remplacé par le mot « coûts ».

[331] La Régie reconnaît que ces modifications permettront une uniformisation du texte des Tarifs et conditions.

[332] En conséquence, la Régie accepte les corrections mentionnées ci-dessus aux articles 12A.2 ii), 29.4 et 37.2 ainsi qu'à l'article 1 de la section B de l'Appendice J du texte des Tarifs et conditions.

12.3 AUTRES MODIFICATIONS À L'ARTICLE 1 DE LA SECTION B DE L'APPENDICE J

[333] Le Transporteur propose de remplacer, au 8^e paragraphe de l'article 1 de la section B de l'Appendice J, l'expression « dans les meilleurs délais possibles » par « selon les termes prévus à l'entente de raccordement ». Il mentionne qu'il s'agit d'une précision quant au délai pour le remboursement des postes de départ, ce délai étant précisé dans l'entente de raccordement.

[334] La Régie juge que le motif invoqué par le Transporteur est insuffisant. Par prudence, elle rejette la modification proposée et choisit de maintenir l'expression en vigueur au 8^e paragraphe de l'article 1 de la section B de l'Appendice J dans le texte existant des Tarifs et conditions.

[335] Le Transporteur propose, par ailleurs, de substituer, dans ce même article, l'expression « puissance maximale à transporter » à « puissance nominale totale », en conservant cependant à sa suite les termes « des groupes turbines-alternateurs ».

[336] Le Transporteur invoque l'harmonisation de cette section avec la définition qu'il a proposée à l'article 1 de la section E de l'Appendice J.

[337] La Régie constate que la terminologie utilisée à la section E de l'Appendice J et dans l'Entente-type ne réfère pas à une notion de « *puissance maximale à transporter des groupes turbines-alternateurs* »¹⁹⁷.

[338] À des fins de cohérence, la Régie demande au Transporteur d'ajuster, à l'article 1 de la section B de l'Appendice J, l'expression « puissance maximale à transporter des groupes turbines-alternateurs » en conformité avec la terminologie utilisée dans la définition de la puissance maximale à transporter aux fins de raccordement de centrale au réseau de transport.

12.4 AUTRES MODIFICATIONS À LA SECTION A ET À L'ARTICLE 2 DE LA SECTION B DE L'APPENDICE J

[339] La Régie constate que le Transporteur propose des modifications au deuxième paragraphe de la section A de l'Appendice J en lien avec la notion de « taxes applicables » et à la référence à l'entente de raccordement.

[340] Elle note que le remplacement de l'expression « de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics » par « des taxes applicables », compte tenu de l'abolition de la Taxe sur le capital 198, se trouve également à l'article 2 de la section B de l'Appendice J.

[341] La Régie est satisfaite des justifications fournies par le Transporteur sur ces changements de texte¹⁹⁹.

Pièces <u>B-0169</u>, annexe 1, p. 11, et <u>B-0207</u>, p. 187.

¹⁹⁸ Pièce B-0206, p. 10.

¹⁹⁹ Pièce <u>B-0206</u>, p. 10.

[342] En conséquence, la Régie accepte les modifications ci-dessus indiquées et proposées par le Transporteur au deuxième paragraphe de la section A et au nouvel article 2 de la section B de l'Appendice J.

12.5 AUTRES CORRECTIONS CLÉRICALES

[343] En réponse à des questionnements de l'AQCIE-CIFQ²⁰⁰, le Transporteur suggère de corriger certaines erreurs cléricales contenues dans le libellé actuel de l'article 12A.2, soit de « présenter à l'article 12A.2 l'enlignement comme il était à la suite de la décision D-2007-34 [note de bas de page omise], puisque le contenu de ce paragraphe n'a pas changé depuis cette décision. De plus, il pourrait ajuster ce paragraphe, dans la version française, par « [...] a désignée conformément à l'article 38 des présentes. [...] »²⁰¹.

[344] La Régie juge qu'il est pertinent d'ajuster, tel que suggéré, le dernier paragraphe de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions et demande donc au Transporteur de procéder aux corrections du texte en ce sens.

[345] Tel que recommandé par l'ACEFO²⁰², le Transporteur propose de généraliser, dans le texte des Tarifs et conditions, le remplacement de l'expression « *groupes turbine-alternateurs* » par « *groupes turbines-alternateurs* ».

[346] La Régie accepte cette correction cléricale qu'elle demande au Transporteur d'appliquer aux dispositions pertinentes des Tarifs et conditions.

[347] Par ailleurs, la Régie constate que l'appellation des différentes catégories d'investissement n'est pas uniforme dans l'article 12B. Elle ordonne au Transporteur d'harmoniser, par l'ajout de guillemets, l'appellation des catégories d'investissement dans l'article 12B.

[348] Enfin, la Régie approuve les autres corrections cléricales proposées par le Transporteur au texte des Tarifs et conditions.

²⁰⁰ Pièce <u>A-0123</u>, p. 71 et 73.

²⁰¹ Pièce <u>B-0223</u>, p. 11.

²⁰² Pièce C-ACEFO-0037, p. 14.

PHASE 2B

13. DÉFINITION DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

[349] La Régie rappelle que, par sa décision D-2017-107, elle a transféré à la présente phase du dossier l'examen de la définition à retenir pour la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration » :

« [55] La Régie juge que le sujet portant sur la définition de la catégorie Maintien et amélioration pourrait avoir des répercussions sur les autres catégories d'investissement, dont la catégorie Croissance. De ce fait, elle considère que le forum le plus approprié pour en faire l'examen est le dossier lié à la Modification à la politique d'ajouts au réseau de transport. En conséquence, la Régie exclut le sujet du présent dossier et le transfère à la phase 2 du dossier R-3888-2014 » 203.

[350] Par sa décision D-2018-152²⁰⁴, la Régie précise, entre autres, les sujets suivants de la Phase 2B :

- inclusion des pertes d'électricité dans la catégorie « Maintien et amélioration »;
- opportunité de reconsidérer les catégories d'investissement existantes et leur définition;
- opportunité d'inclure les définitions des catégories d'investissement dans la section 1 du texte des Tarifs et Conditions.

[351] Dans cette même décision, la Régie souligne que des précisions dans les définitions pourraient amener une plus grande prévisibilité et une stabilité dans ses décisions ainsi qu'une plus grande efficience lors de l'examen des dossiers en vertu de l'article 73 de la Loi.

[352] Conséquemment, le Transporteur dépose sa preuve pour la Phase $2B^{205}$ et précise qu'il a retenu les services de la firme Brattle pour traiter de la description des catégories d'investissement et du traitement des pertes.

Dossier R-4012-2017, décision <u>D-2017-107</u>, p. 14.

²⁰⁴ Décision <u>D-2018-152</u>, p. 6.

²⁰⁵ Pièce B-0175.

13.1 DÉFINITION DE LA CATÉGORIE « MAINTIEN ET AMÉLIORATION »

13.1.1 NOTION DE REPÈRE

[353] Dans sa décision D-2018-152, la Régie mentionne qu'elle souhaite examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des catégories d'investissement des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissement sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples.

[354] En suivi de cette décision, le Transporteur propose de procéder aux ajustements suivants au document intitulé « Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs » (Description synthétique)²⁰⁶ :

- regroupement des objectifs associés à chacune des catégories;
- identification de mots clés distinctifs dans l'énumération des objectifs et leur mise en évidence;
- sélection d'exemples illustrant leur application;
- harmonisation de la présentation des quatre catégories.

[355] Il soutient que ces repères permettront de faciliter la compréhension de la sélection des catégories d'investissement et de l'attribution des coûts proposés pour un projet spécifique, en particulier lorsqu'il s'agit d'un projet intégré à objectifs multiples. Toutefois, ces repères n'affectent en rien les objectifs et champ d'application actuels des catégories d'investissement²⁰⁷.

[356] Par ailleurs, en réponse à une DDR, le Transporteur présente la justification des modifications à la Description synthétique, sous la forme d'un tableau²⁰⁸ à l'égard duquel il émet les réserves suivantes :

« L'utilisation du format de tableau présenté à la référence (iii) se prête bien pour l'analyse de changements mineurs au texte des Tarifs et Conditions ou pour des codifications de décisions. Cependant, ce format de tableau ne se prête pas à la

²⁰⁷ Pièce <u>B-0175</u>, p. 7.

²⁰⁶ Pièce <u>B-020</u>9.

²⁰⁸ Pièce B-0188, annexe 1, p. 1 à 9.

justification du texte remanié de la version proposée de la Description synthétique dont les justifications sont présentées dans la preuve »²⁰⁹.

[357] En réponse à une précision apportée par la Régie lors de l'audience sur la notion de repère²¹⁰, le Transporteur mentionne que sa démarche avait pour but d'aider la compréhension et de clarifier les objectifs visés²¹¹. Il soutient que, de façon générale, la méthode utilisée lors de son allocation des coûts est de déterminer la solution optimale qui répond à l'ensemble des objectifs et ensuite de faire la différence²¹².

[358] Le Transporteur complète sa compréhension de l'objectif recherché par la Régie :

« C'est pour avoir, par exemple, une catégorie, un projet qui aurait une catégorie « maintien des actifs et croissance ». Pour remplacer un équipement en maintien des actifs, on a des bases de données, on a des diagnostics d'états et l'équipement qu'on remplace doit être à remplacer par rapport à ces critères, ces cotes. O.K.

Maintenant, on vient étudier l'ajout en croissance, par la suite. Et puis là, on est capable d'isoler qu'est-ce qui est en maintien des actifs par rapport à nos outils et on fait des simulations pour déterminer qu'est-ce qu'on doit ajouter par la suite, en croissance. Donc, on ne peut pas arriver avec une catégorie « maintien des actifs » s'il n'y a aucun équipement qui cote en maintien des actifs »²¹³.

[359] NEMC soutient que les définitions existantes des catégories d'investissement respectent les principes règlementaires suivants approuvés par la Régie en Phase 1 :

- 1. éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et, ainsi, protéger les clients existants;
- 2. assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client;
- 3. assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous les clients du Transporteur »²¹⁴.

²⁰⁹ Pièce <u>B-0188</u>, p. 17, R5.1.

²¹⁰ Pièce A-0090, p. 86.

²¹¹ Pièce <u>A-0090</u>, p. 87 et 88.

²¹² Pièce <u>A-0090</u>, p. 89 et 90.

²¹³ Pièce A-0090, p. 91 et 92.

Décision D-2015-209, p. 27 et 28.

[360] L'intervenante note que le Transporteur propose une refonte majeure au libellé des quatre définitions des catégories d'investissement. Elle recommande de ne pas amender le texte actuel. Subsidiairement, si la Régie demandait au Transporteur de modifier les définitions des catégories d'investissement, ces modifications devraient, selon NEMC, respecter les principes règlementaires retenus par la Régie²¹⁵.

Opinion de la Régie

[361] La Régie rappelle les dispositions suivantes de sa décision D-2018-152 :

« [69] La Régie reconnaît le mérite de l'argument du Transporteur voulant qu'il n'y a pas d'instabilité conceptuelle dans les définitions des catégories d'investissements.

[70] Par ailleurs, le Transporteur insiste sur le fait que si des difficultés d'application devaient se présenter, elles seront résolues au cas par cas lors des demandes d'autorisation des investissements en vertu de l'article 73 de la Loi.

[71] La Régie rappelle que son rôle et ses responsabilités ne se limitent pas à la fonction juridictionnelle de trancher des litiges entre des parties. La Régie possède une combinaison de procédés de types législatif, administratif et juridictionnel, ce qui a permis à la Cour supérieure de conclure que la Régie comporte toutes les caractéristiques d'un organisme de régulation à caractère multifonctionnel [note de bas de page omise].

[72] La Régie est d'avis que des précisions dans les définitions pourraient amener une plus grande prévisibilité et une stabilité dans ses décisions, ainsi qu'une plus grande efficience lors de l'examen des dossiers en vertu de l'article 73 de la Loi. Le débat effectué dans le présent dossier n'aurait pas à être soulevé ou repris à chacune de ces occasions.

[73] Ainsi, la Régie partage la vision de l'ACEFO, selon laquelle la question fondamentale à se poser est de savoir s'il y a place à l'amélioration des définitions des catégories d'investissements afin de clarifier l'application de ces définitions lors de projets à objectifs multiples.

²¹⁵ Pièce C-NEMC-0012.

[74] En conséquence, la Régie juge qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples »²¹⁶.

[362] La Régie est d'avis que la Description synthétique révisée, proposée par le Transporteur, ne répond pas spécifiquement à l'objectif qu'elle recherche, soit d'obtenir des repères aux fins de l'allocation des coûts et ainsi de mieux comprendre ce qui fait « basculer » un équipement dans une catégorie plutôt qu'une autre.

[363] Ainsi, à la suite de l'examen des définitions des catégories d'investissement, la Régie note que des préoccupations demeurent quant à l'application concrète de la méthodologie de la répartition entre les différentes catégories.

[364] La Régie retient à cet égard certains éléments additionnels apportés par le témoin du Transporteur lors de l'audience :

« Peut-être je pourrais compléter. C'est pour avoir, par exemple, une catégorie, un projet qui aurait une catégorie « maintien des actifs et croissance ». Pour remplacer un équipement en maintien des actifs, on a des bases de données, on a des diagnostics d'états et l'équipement qu'on remplace doit être à remplacer par rapport à ces critères, ces cotes. O.K.

Maintenant, on vient étudier l'ajout en croissance, par la suite. Et puis là, on est capable d'isoler qu'est-ce qui est en maintien des actifs <u>par rapport à nos outils</u> et <u>on fait des simulations pour déterminer qu'est-ce qu'on doit ajouter par la suite, en croissance</u>. Donc, on ne peut pas arriver avec une catégorie « maintien des actifs » s'il n'y a aucun équipement qui cote en maintien des actifs » ²¹⁷.

[nous soulignons]

[365] La Régie est d'avis que l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement à laquelle réfère le témoin du Transporteur gagnerait à être explicitée dans le cadre du prochain dossier tarifaire. En effet, une preuve sur cette question aurait l'avantage de fournir des détails techniques additionnels aux fins

²¹⁶ Décision D-2018-152, p. 15 et 16.

²¹⁷ Pièce A-0090, p. 91 et 92.

d'illustrer le processus retenu pour la répartition des coûts des projets d'investissement du Transporteur. Il pourra choisir de répondre à cette préoccupation dans un document autre que la Description synthétique.

[366] En conséquence, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, mais au plus tard pour l'année tarifaire 2022, de clarifier l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs multiples²¹⁸. Elle s'attend également à ce que le Transporteur explique et illustre la démarche poursuivie face à de tels projets.

13.1.2 PERTINENCE D'INCLURE DES EXEMPLES À MÊME LES DÉFINITIONS

[367] En lien avec la pertinence de présenter, dans une section distincte de la description de chacune des catégories d'investissement, des exemples d'application des définitions, le Transporteur soumet que ces exemples doivent demeurer partie intégrante de la description de chaque catégorie :

« Le Transporteur mentionne que tous les repères forment un tout, sont conformes aux principes de clarté et de compréhension qu'il s'est donnés aux fins de préparation de la Description synthétique et permettent de mieux identifier à quelle catégorie d'investissement sont affectés les coûts d'un projet. Les exemples viennent appuyer la description des objectifs visés par la catégorie en illustrant leur application dans une situation concrète, et faciliter ainsi la compréhension du lecteur.

Pour ces raisons, le Transporteur considère que les exemples doivent demeurer partie intégrante de la description de chaque catégorie »²¹⁹.

[368] En réponse à une DDR, le Transporteur souligne que si le retrait des exemples lui était ordonné, il ne modifierait pas la description, mais réitère qu'elle perdrait en clarté²²⁰.

²¹⁸ Pièce <u>A-0090</u>, p. 91 et 92.

²¹⁹ Pièce B-0188, p. 5, R2.2.

²²⁰ Pièce B-0204, p. 5, R2.1.

[369] En argumentation, le Transporteur plaide qu'il est erroné de prétendre que sa proposition constitue une « refonte majeure » des catégories d'investissement. Le recours à quelques exemples illustratifs n'est pas nouveau ni de nature à modifier ou à restreindre la portée de ces catégories. Il considère que la position de NEMC est contradictoire à cet égard²²¹.

[370] NEMC fait valoir que les définitions servent à orienter la Régie pour l'approbation des investissements liés au réseau de transport. De ce fait, elles doivent être génériques et ne pas comporter d'éléments trop spécifiques pouvant ne pas correspondre à certains projets futurs. L'intervenante s'oppose donc à l'inclusion d'exemples spécifiques à même les définitions des catégories d'investissement²²².

[371] L'intervenante soutient que ce que le Transporteur considère comme exemples aux définitions constitue plutôt une énumération de différents éléments techniques composant un réseau de transport.

[372] NEMC réfute ainsi l'allégation du Transporteur selon laquelle sa position serait contradictoire. L'intervenante précise qu'elle ne s'oppose pas à l'inclusion d'énumérations d'éléments d'information génériques, comme celles qui existent dans la Description synthétique actuelle, mais bien à l'inclusion d'exemples spécifiques²²³.

[373] Le Transporteur réplique que « *les modifications de forme* » apportées à la Description synthétique ainsi que l'inclusion de repères assurent une plus grande clarté, cohérence, communication et compréhension des définitions qui y sont incluses²²⁴.

Opinion de la Régie

[374] La Régie retient que si le retrait des exemples était ordonné, le Transporteur ne proposerait pas de modifier la description, mais qu'il est d'avis qu'elle perdrait en clarté²²⁵.

²²¹ Pièce B-0226, p. 17.

²²² Pièce <u>C-NEMC-0012</u>, p. 3.

²²³ Pièce <u>C-NEMC-0017</u>, p. 6 et 7.

²²⁴ Pièce B-0239, p. 2.

²²⁵ Pièce B-0204, p. 5, R2.1.

[375] Par ailleurs, à l'instar de NEMC, la Régie est d'avis que les définitions doivent être génériques et ne devraient pas comporter d'éléments trop spécifiques afin d'être adaptées à la majorité de cas. En ce sens, elle considère que les définitions contenues dans le document existant Description synthétique répondent davantage à cet objectif.

[376] La Régie juge que l'inclusion d'exemples trop spécifiques à même les définitions des catégories d'investissement n'est pas appropriée. En conséquence, elle est d'avis que les définitions contenues dans le document existant Description synthétique sont suffisantes, sans qu'il soit nécessaire d'inclure les exemples fournis par le Transporteur dans sa proposition.

13.1.3 CRITÈRES DE CONCEPTION

[377] Tel que mentionné précédemment, le Transporteur propose le regroupement des objectifs associés à chacune des catégories. Sa proposition en lien avec la catégorie « Maintien et amélioration » se lit comme suit :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'une diminution d'une charge.

Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs.

Objectifs visés:

- Assurer le maintien et l'amélioration de la fiabilité du réseau. Les investissements requis pour respecter de nouveaux critères de conception, d'exploitation, d'entretien des équipements ou de nouvelles normes liées à la fiabilité du réseau de transport sont également inclus dans cette catégorie, de mêmes que les investissements liés à des innovations technologiques;
- Assurer le maintien et l'amélioration de la continuité du service;
- Assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de l'onde;
- Permettre l'amélioration du rendement d'un équipement.

Exemples:

- Lors de la réalisation d'une revue périodique de fiabilité de son réseau de transport planifié, le Transporteur pourrait constater le non-respect de certains de ses critères de conception. Les investissements requis pour l'ajout des équipements nécessaires afin de corriger la problématique et ainsi assurer la fiabilité du réseau de transport entreraient dans la présente catégorie.
- La North American Electric Reliability Corporation « NERC » développe actuellement une nouvelle norme dont l'objectif est de protéger les réseaux électriques d'éventuels orages géomagnétiques qui pourraient occasionner des perturbations sur le réseau de transport (TPL-007). Les investissements requis pour l'ajout sur le réseau de transport des équipements nécessaires afin de se prémunir contre ces perturbations, et ainsi se conformer à cette norme, entreraient dans la présente catégorie »²²⁶. [les notes de bas de page ont été omises]

[378] En note de bas de page, le Transporteur précise que les nouveaux critères de conception incluent des mises à jour de critères, exigences ou normes apportées à ceux et celles déjà en vigueur.

[379] En audience, en réponse à la Régie, le Transporteur fournit les explications suivantes :

- lors d'un événement sur le réseau, comme une fermeture de centrale, il souhaite maintenir la fiabilité de son réseau de transport et utilise les critères actuels lors de la planification de son réseau;
- dans le cas d'un nouveau critère de conception ou d'une nouvelle norme de fiabilité qui lui imposerait d'agir et de déclencher des investissements, ces derniers seraient classés dans la catégorie « Maintien et amélioration »;
- cette précision couvre les investissements requis pour respecter les critères de conception, qu'ils soient nouveaux ou non²²⁷.

²²⁶ Pièce B-0209, p. 6 et 7.

²²⁷ Pièce <u>A-0090</u>, p. 76 à 78.

[380] Par ailleurs, le Transporteur précise que son intention est d'expliquer le cas de nouveaux critères ou « d'évolutions des critères » qui permettraient un meilleur niveau de fiabilité et des performances plus élevées²²⁸.

[381] Le Transporteur cite la norme de fiabilité TPL-007 par laquelle la NERC cherche à prémunir les réseaux de transport à l'égard des orages géomagnétiques et à définir un niveau de performance associé à ces phénomènes.

[382] Quant à la possibilité de couvrir l'ensemble des cas de figure, le Transporteur rappelle la difficulté des critères qui sont transverses et ne juge pas qu'il soit opportun de faire apparaître ces critères dans la description de la catégorie « Maintien et amélioration ».

[383] De plus, il soutient que l'ajout des mots « critères existants » dans la catégorie « Maintien et amélioration » pourrait apporter plus de confusion²²⁹.

Opinion de la Régie

[384] La Régie est d'avis que la description de la catégorie « Maintien et amélioration » ne devrait pas comporter d'éléments trop spécifiques pouvant ne pas correspondre à certains projets futurs.

[385] Elle retient que la difficulté, pour le Transporteur, de faire apparaître les critères existants dans la description de la catégorie « Maintien et amélioration » est due au fait qu'il s'agit de critères transverses, utilisés dans l'ensemble de ses projets d'investissement.

[386] La Régie comprend que le Transporteur ne juge pas pertinent d'expliquer l'ensemble des cas de figure des investissements qui couvrent le respect des critères actuels. Toutefois, elle est d'avis que le respect des nouveaux critères de conception pourrait présenter la même difficulté que le respect des critères actuels, puisque ces nouveaux critères pourraient s'appliquer, le cas échéant, à d'autres catégories d'investissement telles que « Croissance » et « Maintien des actifs ».

²²⁸ Pièce A-0116, p. 167 à 172.

²²⁹ Pièce A-0116, p. 171 et 172.

[387] De plus, la Régie se questionne sur le caractère prudent de la proposition du Transporteur d'associer les coûts inhérents au respect des nouveaux critères de conception exclusivement à la catégorie « Maintien et amélioration ».

[388] Par ailleurs, la Régie note que la norme TPL-007²³⁰ fait actuellement l'objet d'un examen dans le cadre du dossier R-4123-2020. Ainsi, elle juge qu'il est prématuré de référer, dans la Description synthétique, à cette norme, dont l'impact en termes d'investissements requis n'est pas encore connu, et de considérer l'inclusion de ces investissements exclusivement à la catégorie « Maintien et amélioration ».

[389] Dans ce contexte, la Régie juge que la modification de texte de la Description synthétique de la catégorie « Maintien et amélioration » relative aux nouveaux critères de conception proposée par le Transporteur est inopportune.

13.1.4 PERTINENCE D'INCLURE LES PERTES D'ÉLECTRICITÉ DANS LA CATÉGORIE « MAINTIEN ET AMÉLIORATION »

Éléments de contexte

[390] Dans sa décision D-2016-093, la Régie considérait que le texte des Tarifs et conditions devait être revu afin de préciser, entre autres, le traitement des pertes dans la détermination du montant maximal assumé par le Transporteur lors d'un projet relatif à la catégorie d'investissement « Croissance »²³¹.

[391] Dans sa décision D-2017-021²³², la Régie déterminait que l'étude relative à la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration » devait faire partie du prochain dossier tarifaire du Transporteur et lui ordonnait de déposer une preuve à cet égard.

²³⁰ Pièce <u>B-0209</u>, p. 7.

²³¹ Dossier R-3956-2015, décision <u>D-2016-093</u>, p. 28, par. 116.

Dossier R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 109, par. 449.

[392] Par sa décision D-2017- 107^{233} , la Régie transférait l'examen de ce sujet à la phase 2 du présent dossier²³⁴.

[393] La Régie, par sa décision D-2018-152²³⁵, détermine que tout débat sur l'approche selon les bénéficiaires est exclu du cadre d'examen du présent dossier. Elle y fait également état du changement préliminaire de la position du Transporteur quant à l'inclusion ou non des pertes dans la catégorie « Maintien et amélioration » qui pourrait avoir un impact sur la définition et la description de cette catégorie. Elle considère que le sujet constitue un enjeu qui mérite d'être examiné dans la Phase 2.

[394] La preuve du Transporteur à cet égard porte sur la pertinence d'inclure les pertes d'électricité dans la catégorie « Maintien et amélioration »²³⁶ et comprend un témoignage du D^r Metin Celebi de Brattle sur le rôle et le traitement des pertes²³⁷.

Position des participants

[395] Le Transporteur considère désormais qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter une précision relative à la réduction des pertes électriques dans la description des catégories d'investissement.

[396] Il soutient que les pertes de transport sont prises en compte dans l'analyse technico-économique et l'étude technique menant au choix de la solution optimale pour un projet d'investissement, peu importe sa catégorisation ou les catégories impliquées. Le cas échéant, les données relatives à l'évaluation des pertes sont soumises lors du dépôt initial d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement.

[397] Selon le Transporteur, un tel ajout ne serait pas de nature descriptive et ne permettrait pas de distinguer plus précisément les différentes catégories entre elles. Il fait également valoir qu'aucun projet ayant comme seul objectif la réduction des pertes n'a été réalisé à ce jour et que de tels projets ne figurent pas dans sa planification.

Dossier R-4012-2017, décision D-2017-107, p. 14, par. 55.

²³⁴ Dossier R-4012-2017, pièce <u>B-0030</u>, p. 34 à 40.

²³⁵ Décision <u>D-2018-152</u>, p. 11 et 12.

²³⁶ Pièce B-0175, p. 8 et 9.

²³⁷ Pièce B-0177, p. 12 à 15.

[398] Enfin, il souligne qu'aucune entité règlementée connue n'utilise la diminution des pertes comme un objectif unique ou déclencheur d'un projet d'investissement²³⁸. Cette conclusion est appuyée par l'expert Celebi :

«[...] I am not aware of any system operator that treats the minimization of transmission losses as a stand-alone investment category or stand-alone investment trigger for transmission upgrades. This finding is not surprising. Indeed, most types of transmission projects have varying degrees of impacts on transmission losses, hence transmission loss is a common element that is present across different categories of transmission investments. Consequently, transmission losses are more properly considered as a relevant economic factor in the comparative review of multiple or competing scenarios to carry out a given investment project. [...]

[...]

Q. Is HQT's treatment of transmission losses in considering its transmission investments appropriate?

A. Yes, for the reasons outlined above, I find that HQT's treatment of transmission losses, not as a separate investment category or as a separate investment trigger but as a factor in selecting among alternative scenarios for a transmission project is appropriate »²³⁹.

[399] Lors de l'audience, le Transporteur soutient qu'il ne réalise pas d'analyse spécifique pour faire baisser les pertes, compte tenu des nombreuses études à réaliser en vue d'assurer la fiabilité du réseau :

«[...] On a tellement d'autres études à faire pour raccorder les nouveaux clients, les preuves de conformité et ces genres d'analyses qu'on a. On ne fait pas ces analyses spécifiques, puis on a déjà démontré que pour réussir à faire baisser les pertes, il fallait mettre des projets majeurs. Donc, on a assez de travail à faire pour essayer de rendre le réseau fiable. Donc, on ne le fait pas spécifiquement pour ça »²⁴⁰.

²³⁸ Pièce <u>B-0175</u>, p. 8 et 9.

²³⁹ Pièce B-0177, p. 14.

²⁴⁰ Pièce <u>A-0116</u>, p. 64.

[400] L'expert Celebi élabore sur cette dernière justification :

« I'm stuck with the term profitable because I think HQT's business is to reduce cost, conduct its business in a cost-effective way for its customers so if I were to rephrase it as if you can find the way to reduce the cost of customers by finding a hypothetical investment that reduces transmission losses, I guess hypothetically it could be good, except we need to think about other implications for the system. Transmission loss is not the only factor to be examined here, there's reliable operation of the system, there is the being responsive to the needs of the existing and new customers, compliance with the regulations and standards, et cetera. So, losses is just one of many things that HQT is trying to do here »²⁴¹.

[401] Le Transporteur conclut que l'inclusion dans la catégorie « Maintien et amélioration » ou toute autre catégorie d'une référence à la minimisation des pertes n'est pas appropriée et qu'il en est de même pour ce qui est de la création d'une cinquième catégorie d'investissement vouée à la réduction des pertes électriques²⁴².

[402] L'ACEFO est d'avis qu'il est pertinent d'inclure un tel objectif dans la Description synthétique. L'intervenante soumet que l'absence de projets dont l'objectif principal serait la réduction des pertes n'est pas une raison suffisante pour écarter cet objectif dans la Description synthétique²⁴³.

[403] NEMC ne juge plus nécessaire de faire référence à la notion de pertes dans la définition de la catégorie « Croissance », par souci de cohérence avec la proposition du Transporteur de ne plus faire référence aux pertes électriques dans la définition de la catégorie « Maintien et amélioration ». L'intervenante juge cette notion trop spécifique et considère qu'elle ne devrait pas faire partie des définitions génériques des catégories d'investissement²⁴⁴.

[404] SÉ-AQLPA recommande de prendre acte que les ajouts au réseau visant à compenser ou réduire les pertes sur le réseau peuvent appartenir à toutes les catégories d'investissement selon le cas :

²⁴¹ Pièce <u>A-0116</u>, p. 68 et 69.

²⁴² Pièce <u>B-0227</u>, p. 5.

²⁴³ Pièces <u>C-ACEFO-0037</u>, p. 19 et 20, et <u>A-0121</u>, p. 134.

²⁴⁴ Pièce C-NEMC-0012, p. 2.

« Si un équipement déjà existant doit de toute manière être remplacé et que le Transporteur opte pour un nouvel équipement occasionnant moins de pertes, alors cet investissement, par sa nature, en sera un en Maintien des actifs.

Si l'équipement actuel n'a pas besoin d'être remplacé mais que le Transporteur choisit malgré tout de le remplacer ou de le compléter (par exemple par l'ajout d'une ligne) afin de diminuer les pertes sur le réseau, alors il s'agira soit d'un investissement en Maintien et amélioration (si le Transporteur n'y était pas contraint), soit en Respect des exigences (si le Transporteur y était contraint).

Enfin, si l'option retenue par le client de HQT ne consiste pas à diminuer les pertes mais au contraire à accroître la production en conséquence, alors le raccordement de la centrale requise sera un investissement en Croissance »²⁴⁵.

[405] Le Transporteur souligne que la position de SÉ-AQLPA est en phase avec la sienne et que la Régie n'a donc pas à « *prendre acte* ». De plus, le Transporteur n'entend pas traiter des trois catégorisations proposées par l'intervenant, qu'il estime hypothétiques²⁴⁶.

Opinion de la Régie

[406] La Régie retient que les pertes électriques sont prises en compte dans l'analyse économique menant au choix de la solution optimale pour un dossier d'investissement, quelle que soit la catégorisation du projet. Elle note que l'ajout d'une précision relative à la réduction des pertes électriques dans la description des catégories d'investissement ne permettrait pas de distinguer plus précisément les différentes catégories.

[407] Elle retient également que le Transporteur juge improbable qu'un projet ayant comme objectif unique la réduction des pertes électriques marginales sur le réseau de transport soit identifié²⁴⁷.

[408] De plus, la Régie est d'avis qu'il est prématuré de mentionner, comme proposé par l'ACEFO, l'objectif de réduction des pertes dans la structure actuelle de la Description synthétique.

²⁴⁵ Pièce <u>C-SÉ-AQLPA-0013</u>, p. 32.

²⁴⁶ Pièce B-0227, p. 5.

²⁴⁷ Pièce B-0177, p. 18.

[409] La Régie est d'avis qu'il existe un lien actuellement entre le degré de robustesse des calculs de pertes et l'amélioration du taux de pertes. Elle rappelle à cet égard que, dans sa décision D-2017-021²⁴⁸, elle avait ordonné une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport. Elle avait également considéré qu'il était prématuré d'élargir la portée de cette étude, considérant que la possibilité de mettre de l'avant des mesures d'atténuation des pertes devait être liée aux causes de leur évolution²⁴⁹.

[410] La possibilité d'ajouter une précision relative à la réduction des pertes électriques dans la description des catégories d'investissement pourra être reconsidérée, selon l'évolution des travaux liés au calcul des pertes électriques ordonnés par la Régie.

[411] En conséquence, aux fins du présent dossier, la Régie partage le point de vue du Transporteur à l'effet qu'il serait inapproprié d'ajouter une précision relative à la réduction des pertes électriques dans la description des catégories d'investissement.

13.1.5 FERMETURE DE CENTRALES, RETRAIT OU DÉPLACEMENT DE CHARGES

[412] Le Transporteur modifie la description de la catégorie « Maintien et amélioration » afin d'y indiquer, entre autres, les investissements requis à la suite de la fermeture de centrales, d'un retrait ou d'un déplacement de charges :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges.

Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs »²⁵⁰. [nous soulignons]

²⁴⁸ Dossier R-3981-2016, décision <u>D-2017-021</u>, p. 123.

²⁴⁹ Dossier R-4012-2017, décision D-2018-021, p. 159 et 160.

²⁵⁰ Pièce <u>B-0176</u>, p. 6.

[413] Questionné à cet égard, le Transporteur explique pourquoi les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ne seraient pas assumés par le responsable de la fermeture de ces centrales²⁵¹. En particulier, il réfère aux centrales de Tracy et de Cadillac ayant fait l'objet de projets d'investissement autorisés par la Régie²⁵² qui avait établi, entre autres, que les investissements réalisés dans ce cadre faisaient partie de la catégorie « Maintien et amélioration ».

[414] Par ailleurs, en réponse à une DDR, le Transporteur confirme qu'un investissement requis pour répondre à un besoin d'augmentation de charge serait catégorisé dans la catégorie « Croissance ». Il propose alors de remplacer l'expression « d'un déplacement de charges » par « d'une diminution de charge », afin d'éviter une mauvaise compréhension du concept qu'il souhaite exprimer dans le premier paragraphe de la description de la catégorie « Maintien et amélioration », qui se lirait donc comme suit :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'une diminution d'une charge.

Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs »²⁵³.

[415] L'expert Celebi établit un parallèle avec la pratique de BC Hydro en la matière :

« BC Hydro investment category descriptions do not specifically mention transmission investments required as a result of power plant closures. Power plant closure is one of various reasons that may affect reliable operation of the transmission system, including transmission outages, deterioration or aging of transmission infrastructure, weather events, and changes in system load »²⁵⁴.

²⁵¹ Pièce <u>B-0189</u>, p. 3 et 4, R1.1.

²⁵² Dossiers R-3786-2012, décision <u>D-2012-037</u>, et R-3890-2014, décision <u>D-2014-190</u>.

²⁵³ Pièce B-0190, p. 8, R6.1.

²⁵⁴ Pièce <u>B-0192</u>, p. 11, R8.2.

[416] L'ACEFO note que la description de la catégorie « Maintien et amélioration » diffère totalement de la version soumise dans le cadre du dossier R-4059-2018 et émet des réserves à propos des cas de fermeture de centrales et de retrait ou déplacement de charges. L'intervenante s'oppose à l'inclusion de ces derniers dans la description de cette catégorie.

[417] De son point de vue, la fermeture d'une centrale, requise pour assurer les services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial, devrait être traitée séparément, comme un déplacement de production imputable à l'entité responsable.

[418] L'intervenante est d'avis que la Politique d'ajouts n'est pas le cadre adéquat pour traiter le genre de situation comparable à celle étudiée dans le dossier R-4052-2018, soit une situation causée non pas par une croissance de la demande, mais par un déplacement de charges, voire d'une décroissance de charges dans une région spécifique comme la Côte-Nord²⁵⁵.

[419] Elle recommande ainsi à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, une proposition de modifications à la Politique d'ajouts pour traiter :

- des cas de fermeture de centrales imputables au Distributeur ou à un client de point à point qui ont des responsabilités de fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial;
- des cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale qui peuvent ne pas se concrétiser.

[420] L'ACEFO recommande enfin de changer le nom et la portée de la catégorie « Croissance » par l'appellation « Modification des besoins de la clientèle ».

[421] Le Transporteur juge qu'il n'est pas pertinent de modifier le titre de la catégorie « Croissance » par « Modifications des besoins de la clientèle ». Il estime qu'il n'est pas non plus pertinent d'inclure dans cette catégorie les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un déplacement de charges, compte tenu, notamment, des répercussions sur d'autres clients du raccordement de clients directement au réseau de transport²⁵⁶.

²⁵⁵ Pièce C-ACEFO-0037, p. 16 à 19.

²⁵⁶ Pièce B-0189, p. 4, R1.2.

[422] En audience, le Transporteur souligne l'importance, en ce qui a trait à la fermeture de centrales, de distinguer entre :

- un évènement et son impact sur la fiabilité du réseau de transport;
- la fiabilité du réseau de transport et de l'approvisionnement d'un volume en électricité patrimoniale;
- l'état du réseau au moment du raccordement d'une centrale et celui au moment de la survenance d'une fermeture dégradant la fiabilité;
- un investissement en maintien de la fiabilité et l'imposition d'une nouvelle condition de service de transport²⁵⁷.

[423] Quant au retrait et au déplacement de charges, le Transporteur soumet, entre autres, la nécessité de se référer à l'objectif d'un projet d'investissement et non à un évènement ou une combinaison d'évènements déclencheurs, afin de classer le projet adéquatement²⁵⁸.

[424] En audience, l'ACEFO fait valoir que sa proposition ne vise pas spécifiquement le Producteur, mais toute autre entité qui fermerait une centrale et qui serait responsable de la fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial, ce qui peut inclure le Distributeur. L'intervenante estime que sa proposition se distingue, en ce sens, de celle des autres intervenants au dossier²⁵⁹.

[425] Pour ce qui est du retrait ou du déplacement de charges, l'ACEFO soutient, entre autres, que si la prévision régionale de la charge de la Côte-Nord avait été inférieure à celle prévue au moment d'étudier le coût d'intégration du complexe La Romaine, ce coût aurait pu être supérieur, notamment pour couvrir le coût de l'ajout de la ligne Micoua-Saguenay²⁶⁰.

²⁵⁷ Pièce <u>B-0226</u>, p. 6 à 12.

²⁵⁸ Pièce <u>B-0226</u>, p. 12.

²⁵⁹ Pièce <u>C-ACEFO-0045</u>, p. 5 à 11.

²⁶⁰ Pièce C-ACEFO-0045, p. 7 à 11.

[426] Le Transporteur réplique que l'ACEFO ne répond à aucun des faits ni des arguments qu'il a présentés portant sur la fermeture de centrales. Il soumet, de plus, l'absence de tout fondement d'un commentaire émis par l'ACEFO²⁶¹, qu'il considère contraire aux Tarifs et conditions.

[427] En lien avec la recommandation de l'ACEFO à l'égard du retrait ou du déplacement de charges, le Transporteur réplique que l'intervenante n'ajoute rien au débat²⁶².

[428] Pour sa part, l'AQCIE-CIFQ propose de modifier la description de la catégorie « Maintien et amélioration » comme suit :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite d'un retrait ou d'un déplacement de charges ou de la fermeture de centrales. Ils n'incluent toutefois pas les investissements requis à cette fin par suite de la fermeture ou de la réduction de la capacité de centrales qui contribuent à rendre disponible l'électricité patrimoniale au sens du décret 1277-2001, lesquels demeurent à la charge exclusive d'Hydro-Québec »²⁶³.

[429] À cet égard, le Transporteur précise que le décret 1277-2001 porte sur les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale et qu'il n'intervient pas dans le traitement d'un investissement sur le réseau de transport. Ce décret fait référence à un approvisionnement d'un volume annuel d'électricité que le fournisseur d'électricité doit rendre disponible. Les obligations d'Hydro-Québec à cet égard visent un volume d'électricité sans désignation de centrales. Ainsi, Hydro-Québec peut, selon l'AQCIE-CIFQ, s'acquitter de ses obligations à partir des ressources à sa disposition²⁶⁴.

[430] Le Transporteur soutient que le traitement règlementaire d'investissements requis afin d'assurer la fiabilité d'un réseau de transport constitue un sujet distinct de l'obligation d'assurer la fiabilité de l'approvisionnement des marchés québécois en

²⁶¹ Pièce C-ACEFO-0045, p. 7.

²⁶² Pièce <u>B-0239</u>, p. 9.

Pièce C-AQCIE-CIFQ-0053, p. 9.

²⁶⁴ Pièce B-0190, p. 7, R5.1.

électricité patrimoniale pour un volume de 165 TWh. Selon lui, la proposition de l'AQCIE-CIFQ déborde du cadre de la Phase 2 et nécessiterait à la fois des amendements législatifs et des modifications aux Tarifs et conditions, notamment à son annexe 8²⁶⁵.

[431] En réplique, l'AQCIE-CIFQ plaide que le Transporteur, par sa proposition d'élargir la portée de la catégorie « Maintien et amélioration », couvre des cas que « *la loi ne permet pas de couvrir* ». L'intervenant ne voit donc pas en quoi sa proposition visant à restreindre la portée proposée de la catégorie « Maintien et amélioration » déborderait davantage du cadre de la Phase 2 que la proposition du Transporteur²⁶⁶.

[432] NEMC recommande, pour les raisons suivantes, de ne pas inclure à la définition de la catégorie « Maintien et amélioration » des références à la fermeture de centrales ainsi qu'au retrait et au déplacement de charges :

- le déplacement de charges implique une baisse de charge dans une portion du réseau, compensée par l'augmentation de charge dans une autre portion du réseau;
- les ajouts au réseau pour répondre à un déplacement de charge devraient être considérés dans la catégorie « Croissance » puisqu'elle correspond à une croissance de la charge sur une portion du réseau;
- la définition actuelle de cette catégorie est conforme au principe de neutralité tarifaire et traite de l'aspect régional de la hausse de la demande;
- tout ajout de capacité de transit devrait être considéré comme un investissement dans la catégorie « Croissance » et ainsi protéger les clients existants des hausses de tarifs de transport;
- la fermeture de centrales électriques fait partie des événements peu fréquents et chacune d'elles a des caractéristiques spécifiques;
- les définitions actuelles répondent aux besoins et permettent à la Régie de traiter au cas par cas les situations potentielles ou les ajouts qui seraient requis à la suite de la fermeture de centrales²⁶⁷.

²⁶⁵ Pièce <u>B-0226</u>, p. 9.

²⁶⁶ Pièce <u>C-AQCIE-CIFQ-0058</u>, p. 4.

²⁶⁷ Pièce C-NEMC-0012, p. 3 à 6.

[433] En réponse à une DDR, NEMC fournit, à titre d'exemples de fermetures de centrales qui pourraient conduire à allouer les investissements qu'elles occasionnent à la catégorie « Maintien et amélioration », celles des centrales de Tracy et de Cadillac 268.

[434] Quant aux situations potentielles de fermetures de centrales qui pourraient conduire à allouer les investissements qu'elles occasionnent à la catégorie « Croissance », NEMC précise :

« En prenant l'hypothèse que la demande d'électricité demeure stable, la fermeture d'une centrale offrant un service de base de fourniture d'énergie aura pour effet de créer des besoins de transport pour remplacer l'énergie provenant de cette centrale par d'autres centrales. Dans ces circonstances, les investissements nécessaires pour accroître le transit d'énergie sur d'autres corridors du réseau de transport résultant de la substitution de la production de la centrale fermée par la production d'une ou plusieurs autres centrales doivent être considérés comme faisant partie de la catégorie « Croissance des besoins » »²⁶⁹.

Opinion de la Régie

[435] La Régie note que selon plusieurs intervenants, les ajouts effectués par le Transporteur modifient le sens et la portée de la définition de la catégorie « Maintien et amélioration ».

[436] À cet égard, la Régie est d'avis que la preuve du Transporteur au soutien de l'ajout d'une référence à la fermeture de centrales, au retrait et au déplacement de charges n'est pas suffisante pour bien comprendre l'impact des modifications dans tous les cas visés par cet ajout.

[437] La Régie considère que le texte actuel de la Description synthétique lui permet de traiter au cas par cas les situations potentielles où des ajouts au réseau pourraient être nécessaires à la suite d'une fermeture de centrale, d'un retrait ou d'un déplacement de charges qui constituent seulement certains facteurs parmi d'autres qui pourraient affecter le maintien de la fiabilité du réseau de transport.

²⁶⁸ Pièce C-NEMC-0015, p. 3, R1.1.

²⁶⁹ Pièce <u>C-NEMC-0015</u>, p. 3, R1.2.

[438] Par conséquent, la Régie juge qu'il n'est pas approprié d'ajouter la référence à la fermeture de centrales, au retrait ou au déplacement de charges dans la description de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration ».

[439] En ce qui a trait à la recommandation de l'ACEFO de demander au Transporteur de présenter une preuve, dans un prochain dossier tarifaire, à l'égard des modifications possibles à la Politique d'ajouts pour traiter les cas de fermeture de centrales qui sont imputables au Distributeur ou à un client de point à point qui a des responsabilités de fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial, la Régie ne la retient pas. La preuve au dossier ne permet pas de relever les avantages de cette proposition. Si l'ACEFO croit toujours que ce sujet est pertinent et opportun, elle pourra le suggérer de manière plus complète à la Régie, lors d'un prochain dossier tarifaire.

[440] La Régie ne retient pas non plus la recommandation de l'ACEFO de demander au Transporteur une proposition de modifications à la Politique d'ajouts couvrant les cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale susceptibles de ne pas se concrétiser. Elle considère que l'intervenante soulève également ici un enjeu de fond qui nécessiterait le dépôt d'une preuve substantielle qui n'a justement pas été déposée dans le présent dossier.

[441] Considérant ce qui précède, la Régie ne peut retenir la proposition de l'ACEFO de modifier le titre de la catégorie « Croissance » par « Modifications des besoins de la clientèle ».

[442] En conséquence, la Régie ne donne pas suite aux recommandations de l'ACEFO sur ce sujet.

13.2 LES AUTRES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

13.2.1 LA CATÉGORIE « RESPECT DES EXIGENCES »

[443] Lors de l'audience, le Transporteur précise que les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent à assurer la conformité du réseau de transport aux lois, aux règlements, aux normes et aux engagements contractuels qu'il est tenu de respecter,

mais dans les domaines bien spécifiques de la santé et la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale²⁷⁰.

[444] Il ajoute qu'il est difficile d'envisager la réalisation d'une liste exhaustive de tous ces textes, tout comme il ne peut prévoir les nouvelles lois et encadrements, par exemple.

[445] Quant à la notion de « tiers », en regard de sa large portée, le Transporteur précise qu'il lui semble délicat d'en fournir une liste car elle pourrait s'avérer non exhaustive²⁷¹.

[446] Pour ce qui est de la « responsabilité sociale », le Transporteur explique qu'elle n'inclut pas la responsabilité sociale par rapport aux clients²⁷².

[447] SÉ-AQLPA recommande la modification du texte de l'Appendice J aux fins d'y préciser que « lorsque les encadrements, normes et engagements contractuels émanent du Transporteur ou qu'il a lui-même décidé d'y souscrire, la Régie a la discrétion de les reconnaître ou non aux fins de la catégorie Respect des exigences »²⁷³.

[448] L'intervenant indique que le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J qu'il entend déposer en plaidoirie inclura cette recommandation.

[449] Questionné en DDR sur cette recommandation²⁷⁴, SÉ-AQLPA n'a pas été en mesure de déposer ses réponses dans le temps imparti.

[450] Lors de l'audience, le Transporteur s'objecte à la preuve de l'intervenant sur ce sujet et en demande l'exclusion, estimant que ce sujet déborde du cadre autorisé pour l'intervention de SÉ-AQLPA²⁷⁵. Cette objection est rejetée par la Régie²⁷⁶.

[451] SÉ-AQLPA se dit surpris que les investissements en respect des exigences de sécurité et fiabilité semblent faire partie de la catégorie « Maintien et amélioration » et non de celle du « Respect des exigences ». L'intervenant estime qu'ils devraient non

²⁷⁰ Pièce <u>A-0090</u>, p. 25 et 26.

²⁷¹ Pièce <u>A-0090</u>, p. 49 à 51.

²⁷² Pièce A-0090, p. 53 à 55.

²⁷³ Pièce <u>C-SÉ-AQLPA-0013</u>, p. 22.

²⁷⁴ Pièce <u>A-0103</u>, p. 2 et 3.

²⁷⁵ Pièce A-0123, p. 151.

²⁷⁶ Pièce A-0123, p. 188 à 190.

seulement faire partie de cette dernière catégorie, mais en constituer les plus importants investissements. Selon lui, dans le séquençage des coûts, si le Transporteur décide de profiter d'une même intervention pour desservir une croissance des besoins et rehausser la performance d'un équipement existant qui n'est plus conforme aux normes de fiabilité et de qualité les plus récentes, le coût de ce rehaussement de qualité serait d'abord alloué à la catégorie « Respect des exigences » et l'excédent à la partie « Croissance ».

[452] SÉ-AQLPA précise que sa proposition consiste à reconnaître, dans la catégorie « Respect des exigences », autant les normes et les encadrements qui émanent de tiers que ceux émanant du Transporteur lui-même.

[453] L'intervenant propose aussi que le Transporteur indique, lors de ses demandes d'autorisation d'investissements, ceux qui résultent de normes, d'encadrements ou d'engagements contractuels d'Hydro-Québec elle-même. La Régie pourra évaluer ensuite les circonstances propres à chaque cas. À titre indicatif, une entente contractuelle, une directive, un critère ou un encadrement du Transporteur qui aurait été spécifiquement conçu en lien avec une demande précise d'ajouts en « Croissance » pourrait être considéré comme faisant partie de ce besoin en « Croissance » plutôt que considéré comme un investissement en « Respect des exigences »²⁷⁷.

[454] Le Transporteur réplique qu'il a eu l'occasion d'expliquer clairement la différence entre les exigences visées par la catégorie « Respect des exigences » et celles visées par la catégorie « Maintien et amélioration », en regard des objectifs poursuivis par les ajouts envisagés²⁷⁸.

Opinion de la Régie

[455] Pour ce qui est de la proposition de SÉ-AQLPA, la Régie juge que la preuve à son soutien est insuffisamment étayée pour qu'elle puisse faire une détermination à cet égard. Ainsi, la Régie ne peut y donner suite. Par ailleurs, la discussion sur l'attribution des investissements pourra être soulevée dans un dossier d'investissement si cela constitue un enjeu. Enfin, l'intervenant pourra suggérer l'examen de cet enjeu dans un dossier tarifaire, s'il est en mesure de l'étayer davantage.

²⁷⁷ Pièce C-SÉ-AQLPA-0018, p. 7 à 9.

²⁷⁸ Pièce B-0239, p. 5.

13.2.2 LA CATÉGORIE « CROISSANCE »

Durée de vie et fermeture des centrales

[456] SÉ-AQLPA recommande de modifier le texte de l'Appendice J afin d'y préciser que le coût d'investissement en « Croissance », comptabilisé lors de l'ajout d'une ressource, inclut le coût d'ajout encouru sur le réseau lors de son raccordement initial, mais également :

- tout coût d'ajout supplémentaire requis sur le réseau en raison de l'ajout de cette ressource durant sa durée de vie;
- tout coût supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource durant sa durée de vie²⁷⁹.

[457] La Régie a transmis une DDR demandant à SÉ-AQLPA d'expliquer cette proposition à l'aide d'un exemple d'application chiffré²⁸⁰. L'intervenant n'a pas été en mesure de déposer ses réponses dans les délais impartis.

[458] En audience, l'intervenant soutient qu'après réflexion, il n'y a pas lieu de modifier ces règles et qu'il suffirait d'appliquer avec davantage de rigueur les règles d'allocation des coûts entre quatre catégories, selon l'article 12B proposé par le Transporteur, pour éviter des incohérences²⁸¹.

[459] Il propose également, advenant qu'une partie du coût d'investissement en « Croissance » d'une ressource n'ait pas été initialement comptabilisée lors de l'intégration de cette ressource, d'inclure la partie omise ultérieurement.

[460] En ce qui a trait aux projets de croissance de la charge locale servant également d'autres objectifs, SÉ-AQLPA recommande de modifier le texte de l'Appendice J afin d'y préciser des repères de mise en œuvre des catégories d'investissement visant à prévenir le manque de cohérence d'interprétation qui a été constaté lors du partage de l'allocation entre les différentes catégories²⁸².

²⁷⁹ Pièce <u>C-SÉ-AQLPA-0013</u>, p. 26.

²⁸⁰ Pièce <u>A-0103</u>, p. 3.

²⁸¹ Pièce C-SÉ-AQLPA-0018, p. 14.

²⁸² Pièce C-SÉ-AQLPA-0013, p. 39.

[461] Lors de l'audience, le Transporteur s'objecte à la preuve de l'intervenant sur le sujet et en demande l'exclusion²⁸³. La Régie considère que le sujet est pertinent au dossier et s'inscrit dans la définition de catégorie d'investissement. Toutefois, elle se questionne sur l'utilité d'une analyse de six pages de l'intervenant et constate qu'il n'a pas soumis de texte juridique précisant les repères mentionnés dans sa preuve²⁸⁴.

[462] En audience, SÉ-AQLPA mentionne que l'Appendice J incorpore déjà une provision de 19 % au coût d'un investissement pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien de tels investissements. L'intervenant propose d'ajouter à ce coût une autre provision, calculée de façon paramétrique, pour tenir compte des coûts futurs qui incomberont au Transporteur à la fois durant la vie utile de la centrale et lors de son retrait²⁸⁵.

[463] Le Transporteur conteste cette proposition de SÉ-AQLPA. Il s'agit, selon lui, d'une proposition non définie, dont les effets potentiels demeurent inconnus, qui n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et qui est contraire au principe du déclencheur-payeur.

[464] Quant à la proposition de l'intervenant relative à la possibilité de comptabiliser ultérieurement la partie omise d'un coût en « Croissance », le Transporteur réitère que le contenu de l'entente de raccordement est strictement encadré par l'article 12A.1 des Tarifs et conditions et l'Appendice J. Par conséquent, aucune modification n'est requise.

[465] En ce qui a trait au manque de cohérence allégué par SÉ-AQLPA, le Transporteur note que l'intervenant ne propose aucune modification au texte, mais suggère une application plus rigoureuse de cette définition dans l'avenir. Il soumet, d'une part, que les dossiers approuvés par la Régie ne souffrent d'aucune incohérence et, d'autre part, que la Régie n'a pas manqué de rigueur lors de l'évaluation et de l'approbation de ces projets²⁸⁶.

Opinion de la Régie

[466] La Régie partage la position du Transporteur et considère que les diverses propositions de SÉ-AQLPA reformulées ci-dessus n'ont pas été définies au moment opportun ni de façon suffisamment détaillée et que leurs effets demeurent inconnus.

²⁸³ Pièces <u>A-0123</u>, p. 152 à 157, et <u>B-0222</u>, p. 33 à 39.

²⁸⁴ Pièce <u>A-0123</u>, p. 191 et 192.

²⁸⁵ Pièce C-SÉ-AQLPA-0018, p. 11.

²⁸⁶ Pièce B-0239, p. 6.

[467] En conséquence, la Régie ne retient pas les propositions de SÉ-AQLPA formulées dans la présente section.

Suppression du texte « zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de »

[468] En réponse à une DDR, le Transporteur précise qu'il a procédé, par souci de simplification et de clarté, au retrait du passage « zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de » qu'il estime couvert, dans sa proposition, par les « nouveaux besoins de ses clients » et que le terme « important » est sujet à interprétation. Il explique que l'importance d'un accroissement de charge est relative à la capacité du réseau à y répondre et qu'à un endroit donné du réseau, une faible croissance de charge pourrait nécessiter des investissements, mais qu'à un autre endroit, une plus grande croissance pourrait être transportée sans requérir d'ajouts d'équipements.

[469] Le Transporteur estime ainsi que le texte proposé ne modifie pas la portée de la définition actuelle et permet une meilleure compréhension de la catégorie « Croissance » ²⁸⁷.

[470] Tel qu'indiqué précédemment, NEMC recommande de ne pas amender le texte de la Description synthétique, dont la référence aux zones et aux corridors qui connaissent des accroissements de la demande, dans la définition de la catégorie « Croissance »²⁸⁸. L'intervenante considère qu'il est important de conserver cet aspect car les besoins locaux de croissance de transport devraient être traités dans la catégorie « Croissance », advenant une augmentation de transit. NEMC est d'avis que tout investissement conçu pour augmenter la capacité de transit dans une zone ou corridor particulier du réseau du Transporteur devrait être considéré comme faisant partie de la catégorie « Croissance »²⁸⁹.

[471] En argumentation, l'intervenante soumet que les définitions présentées dans le dossier R-4059-2018 sont conformes aux principes règlementaires reconnus par la Régie et que la demande de modification de texte proposée par le Transporteur devrait être rejetée.

²⁸⁷ Pièce <u>B-0204</u>, p. 5, R2.2.

²⁸⁸ Pièce <u>C-NEMC-0012</u>, p. 3 à 5 et 7.

²⁸⁹ Pièce A-0121, p. 150 et 151.

[472] Le Transporteur réplique, entre autres, que la définition actuelle de la catégorie « Croissance » traite de l'aspect régional de la hausse de la demande, de façon conforme au principe de neutralité tarifaire. La nouvelle description proposée de la catégorie « Croissance » couvre aussi cet aspect.

Opinion de la Régie

[473] La Régie retient le fait que selon le Transporteur, le passage « zone et des corridors qui connaissent un accroissement important de » (le Passage) est couvert par l'expression « nouveaux besoins de ses clients », que sa proposition de suppression du Passage est faite par souci de simplification et de clarté et que le texte proposé ne modifie pas la portée de la définition actuelle et permet une meilleure compréhension de la catégorie « Croissance ».

[474] À cet égard, la Régie note que les justifications, fournies par le Transporteur en réponse à l'une de ses DDR, de chacune des modifications qu'il apporte au document Description synthétique depuis sa décision D-2015-209, ne font aucune mention de la suppression du Passage ni d'aucune explication y référant. Les seules explications offertes par le Transporteur proviennent des réponses à la DDR de la Régie, reprises en audience par ses témoins.

[475] La Régie est d'avis que le questionnement de NEMC est pertinent et justifié. Ainsi, vu les éléments au dossier, elle n'est pas convaincue que la portée du texte proposé soit la même que celle de la définition actuelle, comme l'affirme le Transporteur.

[476] En conséquence, la Régie ne peut donner suite à la proposition du Transporteur et favorise plutôt la recommandation de NEMC de maintenir l'expression « zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de » dans la description de la catégorie « Croissance ».

Raccordement de nouvelle ressource et réalisation d'une nouvelle interconnexion

[477] Dans sa description de la catégorie « Croissance », le Transporteur soumet :

²⁹⁰ Pièce B-0188, annexe 1, p. 4.

« Les investissements classés en Croissance des besoins de la clientèle sont constitués des ajouts au réseau du Transporteur lui permettant de disposer d'une capacité de service suffisante pour satisfaire les nouveaux besoins de ses clients. Plus spécifiquement, ils génèrent un accroissement de la capacité de service du Transporteur nécessaire pour assurer, d'une part, l'alimentation de la charge locale selon les besoins exprimés par le Distributeur et, d'autre part, pour répondre aux demandes des autres clients.

Objectifs visés:

- Répondre aux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale :
 - les prévisions de croissance de charges fournies annuellement par le Distributeur;
 - les demandes du Distributeur pour l'alimentation d'une nouvelle charge d'un client directement raccordée au réseau de transport;
 - les demandes du Distributeur pour le raccordement d'une nouvelle ressource ou l'accroissement de la capacité d'une ressource existante.
- Répondre aux demandes des autres clients, pour :
 - un service de transport en réseau intégré;
 - le raccordement d'une nouvelle ressource ou l'accroissement de la capacité d'une ressource existante;
 - un service de transport de point à point nécessitant notamment la construction d'une nouvelle interconnexion ou l'accroissement de la capacité d'une interconnexion existante avec les réseaux voisins »²⁹¹.

[478] En réponse à une DDR de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur mentionne que les investissements attribués à la catégorie « Croissance » dans le cas du raccordement d'une nouvelle ressource ou de l'accroissement de la capacité d'une ressource existante comprennent tous les ajouts requis au réseau de transport pour répondre à la demande du producteur²⁹².

²⁹¹ Pièce B-0176, p. 8.

²⁹² Pièce <u>B-0190</u>, p. 12, R9.1.

[479] Il fournit une réponse similaire à une question de l'intervenant visant à faire préciser les investissements attribués à la catégorie « Croissance » dans le cas d'une nouvelle interconnexion, ou de l'accroissement de capacité d'une interconnexion existante :

« L'information demandée dépasse le cadre d'analyse de la présente phase 2B du dossier.

Les investissements attribués à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle dans le cas d'une nouvelle interconnexion, ou de l'accroissement de capacité d'une interconnexion existante, comprennent tous les ajouts requis au réseau de transport pour répondre à la demande du client »²⁹³.

[480] Dans les deux cas, le Transporteur soutient que l'information demandée dépasse le cadre d'analyse de la Phase 2B du dossier.

[481] L'AQCIE-CIFQ soutient qu'il est nécessaire de préciser que :

- les investissements requis pour intégrer une nouvelle centrale ou une augmentation de capacité d'une centrale existante comprennent également ceux qui permettent d'assurer le transit entre ces deux points;
- les investissements requis pour la réalisation d'une nouvelle interconnexion ou de l'augmentation de la capacité d'une interconnexion existante comprennent également tous les investissements qui sont requis sur le réseau de transport en amont de l'interconnexion pour acheminer l'électricité jusqu'au point d'interconnexion.

[482] L'intervenant recommande ainsi de compléter comme suit le second objectif visé dans la description proposée de la catégorie « Croissance » :

«

• Répondre aux demandes des autres clients, pour :

[...]

- le raccordement d'une nouvelle ressource ou l'accroissement de la capacité d'une ressource existante, <u>y compris les ajouts requis pour</u>

²⁹³ Pièce B-0190, p. 12, R10.1.

<u>assurer le transit à partir du point de réception jusqu'au point de livraison</u>. [l'AQCIE-CIFQ ajoute et souligne]

 $[\ldots]$

- Répondre aux demandes des autres clients, pour :
 - un service de transport de point à point nécessitant notamment la construction d'une nouvelle interconnexion ou l'accroissement de la capacité d'une interconnexion existante avec les réseaux voisins, y compris tous les investissements sur le réseau de transport en amont de l'interconnexion qui sont requis pour acheminer l'électricité jusqu'au point d'interconnexion. »²⁹⁴. [l'AQCIE-CIFQ ajoute et souligne]

[483] Lors de l'audience, l'AQCIE-CIFQ explique sa première proposition comme suit :

« Par exemple, pour le même point de réception, les ajouts seront différents, si le point de livraison est le Nouveau-Brunswick, New-York, la Nouvelle-Angleterre ou l'Ontario »²⁹⁵.

[484] Quant à sa deuxième recommandation, l'intervenant réfère à l'exemple de la ligne 320 kV entre le poste des Cantons et la frontière avec le New-Hampshire²⁹⁶.

[485] Questionné par la Régie sur les propositions de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur soutient que les précisions apportées par l'intervenant sont implicites et qu'il ne voit pas l'intérêt d'un tel ajout de texte :

«[...] Notre commentaire à ce niveau-là, c'est que, pour nous, c'est implicite comme quoi que tous les ajouts requis, donc qu'ils soient en amont, en aval, de côté, en dessous, au-dessus, tout ça c'est tout compris dans le projet d'investissements qu'on va faire pour le raccordement d'une nouvelle centrale. Donc, on n'avait pas besoin, on ne voyait pas l'intérêt d'ajouter ce petit bout de phrase là, là, à la fin.

[...]

R. Ce sont les mêmes commentaires »²⁹⁷.

²⁹⁴ Pièce <u>C-AQCIE-CIFQ-0053</u>, p. 12 à 14.

²⁹⁵ Pièce <u>A-0123</u>, p. 82.

²⁹⁶ Dossier R-3956-2015.

²⁹⁷ Pièce <u>A-0116</u>, p. 163 et 164.

[486] En audience, le Transporteur réfère à cette réponse qui, selon lui, confirme sans ambiguïté l'interprétation large et inclusive de la notion d'ajout, et plaide ce qui suit :

« 88. Cette confirmation énoncée en des termes clairs et sans réserve dispose définitivement de toute ambiguïté ou doute possible quant à l'interprétation large et inclusive de la notion d'ajout et rend inutile la proposition de l'AQCIE-CIFQ.

89. Que cette confirmation donnée sous serment en audience en réponse à une question spécifique du procureur de la Régie ne soit pas de nature à rassurer l'intervenant révèle un niveau d'inconfort subjectif propre à son représentant, non un motif raisonnable pour modifier la Description synthétique »²⁹⁸. [note de bas de page omise]

Opinion de la Régie

[487] La Régie ne saisit pas la préoccupation précise de l'intervenant qui sous-tend sa proposition, dans les deux situations soulevées. Elle est d'avis que les exemples fournis par l'AQCIE-CIFQ ne sont pas suffisants pour justifier une modification de la description de la catégorie « Croissance ».

[488] La Régie prend note de la confirmation sans réserve du Transporteur que tous les ajouts requis, en amont et en aval, sont compris dans les projets d'investissement découlant des demandes des clients autres que le Distributeur pour la croissance de la charge locale, dans les deux cas mentionnés dans son deuxième objectif visé²⁹⁹.

13.3 OPPORTUNITÉ D'INCLURE UNE DÉFINITION DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT À LA SECTION « DÉFINITIONS » DANS LES TARIFS ET CONDITIONS

[489] La Régie doit se prononcer sur l'opportunité de codifier, dans le texte des Tarifs et conditions, les définitions des catégories d'investissement. Ce sujet est un enjeu qu'elle a identifié dans sa décision D-2018-152 :

²⁹⁸ Pièce B-0226, p. 15.

²⁹⁹ Pièces A-0116, p. 163, et B-0226, p. 15.

« [89] La Régie est d'avis que l'opportunité d'inclure ou non les définitions des catégories d'investissements dans la section « Définition » des Tarifs et conditions est une question pertinente à examiner en Phase 2. Cet enjeu fait donc partie du cadre d'examen de cette phase du présent dossier »³⁰⁰.

[490] Sommairement, le Transporteur s'oppose à la codification, en tout ou en partie, de la Description synthétique des catégories d'investissement à l'intérieur du texte des Tarifs et conditions. Subsidiairement, il propose d'inclure à l'article 12B une référence à la décision autorisant la Description synthétique, dans le respect du régime prévu à l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³⁰¹ (le Règlement).

[491] De leur côté, l'AQCIE-CIFQ, NEMC et SÉ-AQLPA sont favorables à la codification des définitions des catégories d'investissement dans le texte des Tarifs et conditions.

Position du Transporteur

[492] En audience, le Transporteur traite de cet enjeu en cinq points.

[493] En premier lieu, il soumet que le traitement règlementaire des catégories d'investissement n'a pas à être régi par le biais des Tarifs et conditions puisqu'il est déjà assujetti aux règles et procédures d'approbation des investissements. La superposition de deux encadrements règlementaires distincts et différents régissant la Description synthétique et leurs objectifs serait inefficace et susceptible de provoquer de la confusion, de l'incertitude et des décisions contradictoires.

[494] Il poursuit en indiquant que seuls les investissements en croissance sont régis par les Tarifs et Conditions qui ne contiennent aucune référence aux catégories d'investissement, si ce n'est de l'inclusion de l'article 12B. Or, la codification à l'article 12B de la méthode d'attribution des coûts aux différentes catégories d'investissement se distingue de la codification d'un fragment ou de l'intégralité d'un texte descriptif et détaillé servant d'élément de preuve au soutien de demandes d'autorisation de projets et de budgets d'investissement.

³⁰⁰ Décision D-2018-152, p. 18.

³⁰¹ RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

[495] Selon le Transporteur :

« les Tarifs et conditions servent à énoncer des principes et des conditions normatives à l'utilisation du réseau de transport qui sont d'application générale et qui régissent les services de transport offerts à ses clients. Or, les catégories d'investissement ne constituent pas de tels principes ou conditions régissant l'utilisation du réseau ou des services de transport »³⁰². [les notes de bas de page ont été omises]

[496] De plus, le Transporteur soutient que la codification de la Description synthétique n'est pas en soi un moyen approprié pour encadrer davantage la relation commerciale, privée et bilatérale entre le Transporteur et son client aux fins d'un projet d'investissement en particulier, ou lui permettre d'évaluer si la contribution qu'il paie est juste. Le client est informé des coûts et la codification d'une description des catégories d'investissement n'affectera en rien les communications entre le Transporteur et son client, la planification du réseau ou l'optimisation de solutions alternatives pour répondre spécifiquement à une demande de service.

[497] Enfin, le Transporteur fait valoir que la Description synthétique est déposée annuellement à la Régie, dans un cadre ouvert lui permettant d'effectuer « its oversight » 303 en présence des personnes intéressées et à la lumière d'interrogatoires sur le contenu, l'application et l'interprétation des catégories d'investissement. La Description synthétique est publique, accessible sur le site de la Régie et sa codification n'ajoutera rien à sa clarté, l'accès ou la bonne compréhension des textes 304.

Position des intervenants

[498] L'AQCIE-CIFQ est favorable à l'inclusion de la définition des catégories d'investissement dans le texte des Tarifs et conditions, idéalement à la sous-section 1 de la section 1 de ce texte.

³⁰² Pièce <u>B-0228</u>, p. 4.

³⁰³ Pièce <u>B-0228</u>, p. 4.

³⁰⁴ Pièces <u>B-0228</u>, p. 2 et 3, et <u>B-0177</u>, p. 9.

[499] L'intervenant soumet que l'on ne peut ignorer la nouvelle réalité qui résulterait de l'introduction de l'article 12B prévoyant un ordonnancement en fonction des catégories d'investissement, alors que ces termes ne sont présentement définis ni dans la Loi, ni dans un règlement, ni dans les Tarifs et conditions.

[500] La proposition de l'AQCIE-CIFQ ne vise aucunement à superposer un deuxième régime régi par des règles distinctes et différentes. En réalité, il s'agit simplement de choisir entre la proposition subsidiaire d'une référence dynamique formulée par le Transporteur et l'introduction d'une définition au texte des Tarifs et conditions.

[501] Selon l'intervenant, il n'est pas certain que l'introduction d'une définition aux Tarifs et conditions requerrait en pratique une modification au Règlement, vu l'emploi de la même expression dans les deux documents.

[502] Enfin, l'AQCIE-CIFQ soumet que la solution proposée présente l'avantage de voir les catégories d'investissement visées à l'article 12B des Tarifs et conditions définies par une formation de trois régisseurs. L'intervenant indique cependant que cette solution comporterait peut-être l'inconvénient de devoir recourir à une modification du Règlement.

[503] NEMC considère que la présence de l'article 12B requiert l'ajout des définitions des catégories d'investissement au texte des Tarifs et conditions. Selon l'intervenante, ces définitions sont manifestement utiles pour comprendre et rendre intelligible le texte des Tarifs et conditions. Par ailleurs, elle souligne que BC Hydro inclut la définition de ses catégories d'investissement à même son texte des Tarifs et conditions.

[504] De plus, NEMC plaide que l'inclusion des définitions des catégories d'investissement assure le respect du principe de causalité des coûts et la neutralité tarifaire. Cette inclusion permettrait de saisir, de manière transparente, la nature des investissements pouvant avoir un impact sur les tarifs que NEMC doit assumer. Une codification permettrait également aux clients de consulter des textes qui sont mis à jour par la Régie dans les dossiers tarifaires.

[505] Enfin, NEMC réitère que les dossiers tarifaires s'avèrent le meilleur moyen pour traiter des définitions des catégories d'investissement.

[506] Pour sa part, SÉ-AQLPA suggère de regrouper l'éventuel article 12B et les amendements à l'Appendice J, incluant les définitions des catégories d'investissement, leur séquence, des descriptions, élaborations et nuances, repères de mise en œuvre et illustration au moyen d'exemples.

[507] Plus particulièrement, l'intervenant suggère que la Description synthétique de chacune des quatre catégories d'investissement soit placée dans l'Appendice J, avec les modifications apportées par la Régie. Selon SÉ-AQLPA, il n'est pas souhaitable de placer la Description synthétique dans une annexe distincte, d'autant plus que le texte de l'Appendice J constitue déjà une partie de la description de la catégorie « Croissance ».

[508] SÉ-AQLPA est d'avis qu'il serait tout aussi inopportun que la Description synthétique soit à l'extérieur des Tarifs et conditions, ce qui serait une anomalie puisque les catégories figureraient dans le texte sans que ces termes soient définis.

[509] Enfin, l'intervenant plaide qu'il ne serait pas conforme aux articles 16 et 25 de la Loi qu'une description synthétique externe puisse n'être adoptée que par une formation d'un régisseur unique, à l'occasion de l'étude des dossiers annuels d'investissement. En effet, selon SÉ-AQLPA, ces articles exigent une audience publique, devant une formation de trois régisseurs pour modifier les Tarifs et conditions.

Opinion de la Régie

[510] La Régie note que le Transporteur soutient qu'une codification des définitions des catégories d'investissement pourrait créer une superposition de deux encadrements règlementaires distincts.

[511] En effet, le Transporteur prétend qu'une codification de la Description synthétique aux Tarifs et conditions aurait pour effet de créer un empiétement des régimes entre les dossiers annuels d'investissement et le dossier tarifaire. Cet argument présume que la Régie opterait pour l'intégration du même libellé de la Description synthétique au texte des Tarifs et conditions que celui déposé en preuve dans les dossiers annuels d'investissement.

[512] En fait, il craint qu'une codification de la Description synthétique ait pour conséquence que le débat sur son contenu puisse potentiellement se tenir dans un cadre tarifaire alors que, selon lui, les dossiers annuels d'investissement constituent le bon

forum pour de tels débats. Le Transporteur fonde son argument sur la décision D-2018-014 dans laquelle la Régie a accepté le retrait d'un seul mot dans la Description synthétique, soit « *explorer* », dans la catégorie « Maintien et amélioration » :

« [131] La Régie accepte la modification apportée par le Transporteur à la description des investissements relatifs à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

[132] La Régie demande au Transporteur, lors de ses prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, d'identifier et justifier spécifiquement toute modification apportée à la description synthétique des investissements et de leurs objectifs »³⁰⁵.

[513] Ainsi, dans son argumentation, le Transporteur confirme son intention de présenter, pour approbation à la Régie, les modifications à la Description synthétique qui pourraient s'avérer nécessaires lors des dossiers annuels d'investissement, le tout conformément à la décision D-2018-014.

[514] Après analyse de sa décision D-2018-014, la Régie n'arrive pas à la même conclusion que le Transporteur en lien avec l'approbation du contenu de la Description synthétique dans le cadre des dossiers annuels d'investissement.

[515] En premier lieu, la Régie souligne que, dans le dossier R-4013-2017 qui a donné lieu à la décision D-2018-014 citée par le Transporteur, elle avait questionné le Transporteur en DDR sur le retrait d'un seul mot dans la Description synthétique de l'une des catégories d'investissement par rapport à la version de la preuve versée au dossier de l'année précédente³⁰⁶. Les explications fournies par le Transporteur ayant été jugées satisfaisantes, la Régie a exprimé son accord avec le changement, en mentionnant dans sa décision qu'elle acceptait cette modification.

[516] Il est important de souligner que la Régie a utilisé le terme « accepte » plutôt que le terme « approuve » ou « autorise ». De plus, le Transporteur n'a référé à aucune autre décision de la Régie où elle se serait prononcée explicitement en faveur d'une

³⁰⁵ Dossier R-4013-2017, décision D-2018-014, p. 35 et 36.

³⁰⁶ Dossier R-4013-2017, pièce B-0011, p. 14.

approbation du texte de la Description synthétique, malgré le fait qu'au fil des ans, plusieurs modifications de fond et de forme y ont été apportées.

[517] La Régie note également qu'au paragraphe 132 de sa décision D-2018-014, elle demandait au Transporteur d'identifier et justifier spécifiquement toute modification apportée à la Description synthétique. Selon la Régie, cette ordonnance avait pour objectif d'assurer qu'elle soit informée de tout changement notable à la Description synthétique, mais elle estime que cette décision n'impliquait pas une approbation de ce document, seulement qu'elle était d'avis que le document était satisfaisant aux fins du dossier sous examen.

[518] Il faut rappeler que la Description synthétique est déposée comme preuve au soutien d'une demande sous l'article 73 de la Loi, conformément à l'article 5 du Règlement. La Régie est appelée à évaluer la valeur probante de la preuve devant elle pour juger du bien-fondé des demandes budgétaires du Transporteur, dont la Description synthétique fait partie, et non à l'approuver en tant que telle.

[519] Ainsi, dans ce contexte, la Régie est d'avis que la codification de la Description synthétique dans le texte des Tarifs et conditions ne créerait pas un empiétement sur le régime réglementaire applicable dans les dossiers annuels d'investissement, tel que le prétend le Transporteur.

[520] La question qui se pose est de savoir s'il est opportun de procéder à une codification des définitions des catégories d'investissement dans le texte des Tarifs et conditions.

[521] Le Transporteur s'oppose à toute forme de codification pour plusieurs motifs, notamment le fait que seuls les investissements en croissance sont régis par les Tarifs et conditions et que les diverses catégories d'investissement ne constituent pas des principes et conditions qui régissent le réseau de transport.

[522] Or, l'objectif généralement visé par l'ajout d'une définition dans le texte des Tarifs et conditions consiste simplement à préciser la portée d'un terme afin d'éviter toute ambiguïté dans la compréhension du texte. À partir du moment où les quatre catégories d'investissement apparaissent dans le texte des Tarifs et conditions, la Régie est d'avis qu'il est justifié de s'assurer que les clients du Transporteur susceptibles d'être affectés

par la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement, décrite à l'article 12B des Tarifs et conditions, comprennent bien la portée de ces catégories.

[523] En ce sens, la Régie est d'avis que le texte des Tarifs et conditions doit prévoir des définitions des catégories d'investissement à des fins de compréhension et d'intelligibilité du texte.

[524] De plus, la Régie est d'avis qu'il est plus pertinent que ces définitions des catégories d'investissement dans le texte des Tarifs et conditions soient incluses à la section 1 « Définitions » de la Partie I « Clauses communes » des Tarifs et conditions.

[525] Certains intervenants ont proposé à la Régie de procéder à la codification du texte de la Description synthétique à même le texte des Tarifs et conditions. Tel qu'il ressort des sections précédentes, la Description synthétique comprend une description relativement détaillée de chaque catégorie d'investissement ainsi que des objectifs associés.

[526] De ce fait, la Régie considère que la Description synthétique est un texte beaucoup trop détaillé, en ce qu'elle inclut d'autres renseignements, en plus de la description, pour s'intégrer de façon harmonieuse à la section 1 « Définitions » de la Partie I « Clauses communes » relatives aux services des Tarifs et conditions.

[527] De plus, la Régie rappelle que la Description synthétique a été élaborée par le Transporteur dans le but de satisfaire l'exigence de dépôt prévue à l'article 5 du Règlement et non dans le but de définir les différentes catégories d'investissement dans un texte règlementaire.

[528] La Régie estime ainsi qu'il ne serait pas approprié de codifier un document qui sert essentiellement de preuve au soutien des demandes de budgets du Transporteur dans les dossiers annuels d'investissement. Dans ce contexte, la Régie écarte cette option.

[529] Enfin, la Régie a pris connaissance du texte de l'*Open Access Transmission Tariff* (OATT) de BC Hydro, cité en exemple par l'expert du Transporteur. Ce texte comprend un Appendice O (*Attachment O*) qui inclut des définitions de plusieurs catégories d'investissement telles que « *Direct Assignment Facilities* », « *Transmission Provider Interconnexion Facilities* », « *System plan Network Upgrades* » et « *Network Upgrades* »,

qui peuvent se comparer aux catégories existantes du Transporteur. La Régie reproduit à l'annexe 2 de la présente décision l'*Attachment O* déposé en preuve.

[530] La Régie est d'avis que le format des définitions des catégories d'investissement approuvées dans l'OATT de BC Hydro³⁰⁷ correspond davantage à ce qui devrait apparaître dans un texte de la nature des Tarifs et conditions.

[531] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, aux fins d'une codification au texte des Tarifs et conditions et selon le format de libellé de la section II de l'Attachment O de l'OATT de BC Hydro, une proposition de définitions associées à chacune des quatre catégories d'investissement « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance » et « Maintien et amélioration ».

14. FRAIS DES INTERVENANTS

14.1 LÉGISLATION ET PRINCIPES APPLICABLES

[532] En vertu de l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[533] Le Guide de paiement des frais 2012³⁰⁸ (le Guide) ainsi que le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie³⁰⁹ encadrent les demandes de paiement des frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés.

Pièce <u>B-0188</u>, annexe A en liasse, *Attachment O*, OATT de BC Hydro.

Guide de paiement des frais 2012.

^{309 &}lt;u>RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1</u>.

[534] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés ainsi que l'utilité des interventions en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Elle s'appuie également sur les normes et barèmes fixés aux articles 22 à 31 du Guide.

[535] Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de chaque intervenant.

[536] Enfin, la Régie prend en considération le respect, par les intervenants, des commentaires formulés à leur égard dans ses décisions D-2018-077 et D-2018-152.

14.2 FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS ACCORDÉS

[537] Les intervenants ont réclamé un montant total de 389 063,74 \$.

[538] Dans ses commentaires, le Transporteur soumet que les frais réclamés par NEMC s'élèvent à plus du triple de la moyenne de ceux des autres intervenants. Il fait valoir que le nombre d'heures semble élevé, eu égard aux sujets traités par l'intervenante, et que le taux horaire est supérieur au taux externe maximum prévu au Guide.

[539] En réplique, NEMC réitère que l'évolution du dossier a fait en sorte de multiplier le travail de son analyste et de son avocat. L'intervenante précise qu'une grande partie des premières heures d'analyse ont été exécutées en fonction du traitement, dans la preuve de NEMC, de la notion de réserve de capacité qui devait faire partie du débat. Ce sujet a été retiré du dossier plusieurs mois après le dépôt de la preuve du Transporteur, ce qui explique le retrait, par NEMC, de la participation de son expert.

[540] Quant au taux horaire demandé par l'avocat, l'intervenante fait valoir qu'il s'agit du taux réel que doit assumer NEMC et que celui indiqué au Guide n'a pas été indexé depuis 10 ans. Il apparaît injuste, selon l'intervenante, que les avocats externes du Transporteur puissent réclamer leurs pleins taux à ce dernier, sans contrôle de la Régie. NEMC demande, en conséquence, de déroger au Guide et de permettre le paiement du taux demandé.

Opinion de la Régie

[541] La Régie estime à 100 % l'utilité de la participation de l'ACEFO, l'AQCIE-CIFQ, BRTM, la FCEI et NEMC.

[542] Elle est d'avis que les frais admissibles pour l'ACEFO, l'AQCIE-CIFQ, BRTM et la FCEI sont raisonnables. En conséquence, elle leur accorde la totalité des frais admissibles.

[543] En ce qui a trait à NEMC, la Régie juge que le montant réclamé par l'intervenante est déraisonnable. Elle constate que les frais d'honoraires de l'avocat dépassent les sommes admissibles selon le Guide et considère que les motifs invoqués à cet égard par l'intervenante ne sont pas satisfaisants pour justifier une dérogation au montant admissible.

[544] Comme la Régie l'a déjà mentionné dans sa décision D-2016-040 :

« [22] À l'article 22 du Guide, la Régie établit les taux horaires maximums pour des ressources internes et externes en fonction du nombre d'années d'exercice du droit ou de la profession complétées au début d'un dossier. Ces taux sont ceux que la Régie juge raisonnables lorsqu'elle détermine des balises d'honoraires pour le traitement d'un dossier.

[23] Le Guide permet à tout intervenant de demander des taux horaires supérieurs à ceux prévus à l'article 22. Cependant, la Régie est d'avis que les circonstances de traitement du dossier, son caractère exceptionnel, l'importance et la complexité des sujets qui y sont traités, le type de preuve requise et les efforts de consultation et de préparation qu'elle requiert, ainsi que les qualifications et l'expérience de la personne visée, font partie des critères pouvant justifier un tel dépassement.

[24] Il incombe à l'intervenant qui souhaite déroger aux balises habituelles de faire la démonstration du caractère exceptionnel de la prestation de services qu'il souhaite requérir et justifier en quoi il y a lieu d'engager de tels frais. Par exemple, le taux horaire usuellement demandé par une ressource auprès d'autres

instances ne peut suffire à justifier une telle dérogation, sans que ne soit démontré l'éclairage exceptionnel que la prestation envisagée peut apporter à la Régie »³¹⁰.

[545] Dans le présent dossier, NEMC ne s'est pas acquittée de ce fardeau de preuve. En conséquence, la Régie juge que le taux horaire majoré demandé par l'intervenante pour les honoraires de son avocat est déraisonnable. Elle retient plutôt, aux fins du calcul des frais admissibles, le taux horaire externe maximum pour un avocat senior prévu au Guide.

[546] Par ailleurs, la Régie est d'avis que le nombre de 225 heures réclamé par l'analyste de NEMC est excessif, compte tenu des travaux exécutés au dossier. Elle estime qu'il est approprié de réduire de 20 000 \$ le montant octroyé pour l'analyste.

[547] La Régie octroie ainsi à NEMC un montant total de 83 460,92 \$ à titre de remboursement de ses frais.

[548] En ce qui a trait à la participation de SÉ-AQLPA, la Régie considère son utilité limitée, étant donné qu'une partie importante de sa preuve a été radiée du dossier. Pour la portion admissible de ses représentations, la Régie juge que l'intervenant n'a pas su la compléter de manière utile afin de l'éclairer dans ses délibérations. Par ailleurs, la Régie estime que la présence de deux analystes pour la totalité des heures d'audience est injustifiée.

[549] La Régie octroie à SÉ-AQLPA un montant total de 27 873,83 \$ à titre de remboursement de ses frais.

[550] En conséquence, la Régie présente au tableau suivant, pour chacun des intervenants, les montants réclamés et accordés à titre de remboursement des frais.

Dossier R-3927-2015, décision D-2016-040, p. 7.

	TABLEAU 5 FRAIS RÉCLAMÉS, FRAIS ADMISSIBLES ET FRAIS ACCORDÉS (TAXES INCLUSES)				
Intervenants	Frais réclamés (\$) Frais admissibles (\$) Frais accordés (\$)				
ACEFO	62 748,88	62 748,88	62 748,88		
AQCIE-CIFQ	82 510,41	82 510,41	82 510,41		
BRTM	7 399,52	7 399,52	7 399,52		
FCEI	15 148,73	15 148,73	15 148,73		
NEMC	165 508,55	103 460,92	83 460,92		
SÉ-AQLPA	55 747,65 55 747,65 27 873,83				
TOTAL	389 063,74 327 016,11 279 142,29				

[551] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur;

ACCUEILLE les objections du Transporteur relatives aux pages 30 et 31 de la pièce C-ACEFO-0041;

REJETTE les objections du Transporteur relatives aux pages 7, 9 et 10 de cette même pièce;

ORDONNE au Transporteur de soumettre à la Régie, au plus tard le **23 novembre 2020**, une proposition de texte refondu des versions française et anglaise des Tarifs et conditions reflétant l'ensemble des conclusions énoncées dans les diverses sections de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de déposer, en suivi de la présente décision, au plus tard le **23 novembre 2020 à 12 h**, l'Entente-type incorporant les modifications découlant de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, aux fins d'une codification au texte des Tarifs et conditions et selon le format de libellé de la section II de l'*Attachment O* de l'OATT de BC Hydro, une proposition de définitions associées à chacune des quatre catégories d'investissement « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance » et « Maintien et amélioration »;

OCTROIE aux intervenants les montants indiqués au tableau 5 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants accordés par la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Lise Duquette Régisseur

François Émond Régisseur

Esther Falardeau Régisseur

ANNEXE 1

ARTICLES DES TARIFS ET CONDITIONS AYANT FAIT L'OBJET DE MODIFICATIONS

Annexe 1 (8 pages)

L.D.

F. É.

E.F.

TABLEAU SYNTHÈSE DES MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
1.45.1	Ajout d'un nouvel article 1.45.1 <i>Puissance maximale à transporter</i> , tel que déposé en réponse à l'engagement n° 3 (pièce <u>B-0223</u> , p. 3)	Accepté	Section 9.1 Codification de la définition de la puissance maximale à transporter Par. 195 et 286
1.64 (1)	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
12A.2 ii), Dernier paragraphe	Remplacement de l'expression « frais d'entretien et d'exploitation » par « coûts d'exploitation et d'entretien »	Accepté	Section 12.2 Coûts d'exploitation et d'entretien Par. 332
	Ajout du texte suivant en réponse à l'engagement nº 3 (pièce B-0223) « Dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 19 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée »	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
12A.2 iii), 2 ^e paragraphe	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
	Enlignement comme il était à la suite de la décision D-2007-34	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 344
12B	Ajout d'un article 12B intitulé « Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement »	Accepté avec modification	Section 10.1 Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement Par. 307 et 312 Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 347

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
13.7 b)	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
14.5 a)	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
29.4	Remplacement des termes « l'entretien et à l'exploitation » par « l'exploitation et à l'entretien »	Accepté	Section 12.2 Coûts d'exploitation et d'entretien Par. 332
32.4	Ajout du terme « applicables » après « conformément aux principes »	Accepté	Section 6 Ajouts au réseau pour la Partie III des Tarifs et conditions Par. 132
37.2	Remplacement des termes « à l'entretien et à l'exploitation» par « à l'exploitation et à l'entretien »	Accepté	Section 12.2 Coûts d'exploitation et d'entretien Par. 332
44.2	Mise à jour du texte du second paragraphe en tenant compte des décisions D-2015-209, D-2016-190 et D-2017-102	Accepté	Section 11 Mise en vigueur des Tarifs et conditions Par. 325 et 326
Annexe 6, 1 ^{er} paragraphe	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
Annexe 7, 1 ^{er} paragraphe	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
App. C, Article 3	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346
App. J, Section A, 1 ^{er} paragraphe	Remplacement de l'expression « de la présente appendice J » par « du présent appendice J »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 348

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
App. J, Section A, 2 ^e paragraphe	Modifications à la dernière phrase du 2 ^e paragraphe	Accepté	Section 5 Modalités d'établissement et de versement de la contribution Par. 123
	Utilisation de l'expression « taxes applicables » au lieu de « Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics » et référence à l'entente de raccordement	Accepté	Section 12.4 Autres modifications à la section A et à l'article 2 de la section B de l'Appendice J Par. 342
	Ajout du texte suivant en réponse à l'engagement n° 3 (pièce B-0223) après « [] en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes » « Dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 19 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée. »	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
App. J, Section A, Article 1	Ajout d'un article 1 intitulé « Partage des coûts des ajouts au réseau entre différents clients du service de transport »	Accepté avec modification	Section 10.2 Attribution des coûts entre différents clients Par. 323
App. J, Section A, Article 2	Ajout d'un article 2 intitulé « Modalités d'établissement de la contribution du client du service de transport de point à point, en vertu de la Partie II des présentes et du client du service de transport en réseau intégré, en vertu de la Partie III des présentes »	Accepté	Section 5 Modalités d'établissement et de versement de la contribution Par. 123
App. J, Section B, Article 1, 2e paragraphe	Correction d'une erreur cléricale à l'expression « groupes turbines- alternateurs »	Accepté	Section 12.5 Autres corrections cléricales Par. 346

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
App. J, Section B, Article 1, 7 ^e paragraphe	Remplacement des termes « frais d'exploitation et d'entretien » par « coûts d'exploitation et d'entretien »	Accepté	Section 12.2 Coûts d'exploitation et d'entretien Par. 332
	Ajout, en réponse à l'engagement n° 3 (B-0223) du texte suivant : « Dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à vingt (20) ans, le montant de 19 % est ajusté selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée. »	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
App. J, Section B,	Remplacement de	Rejeté	Section 12.3 Autres
Article 1,	l'expression « dans les		modifications à l'article 1
8 ^e paragraphe	meilleurs délais possibles » par « selon les termes prévus		de la section B de l'Appendice J
	à l'entente de raccordement »		Par. 334
	Remplacement de l'expression « puissance nominale totale en kW des groupes turbine- alternateurs » par « puissance maximale à transporter en kW des groupes turbines- alternateurs »	À ajuster, au besoin	Section 12.3 Autres modifications à l'article 1 de la section B de l'Appendice J Par. 338
	Ajout, en réponse à l'engagement n° 3 (B-0223), de l'expression « applicable pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien » après « majoration » et suppression des termes « de 19 % ».	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
App. J, Section B, Article 2, 6e paragraphe	Utilisation de l'expression « taxes applicables » au lieu de « Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics »	Accepté	Section 12.4 Autres modifications à la section A et à l'article 2 de la section B de l'Appendice J Par. 342

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
App. J, Section B, Article 2, 6° paragraphe	Ajout, en réponse à l'engagement n° 3 (B-0223), du texte suivant : « Dans le cas où la durée du service prévue à la convention de service ou à l'Entente de raccordement est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 19 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée. »	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
App. J, Section B, Article 4, 1er paragraphe	Modification du taux utilisé pour les coûts d'exploitation et d'entretien du Distributeur	Accepté	Section 7.1 Pourcentage des charges d'Exploitation et d'Entretien Par. 150
	Ajout, en réponse à l'engagement n° 3 (B-0223), du texte suivant : « Dans le cas où la durée du service est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 17 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée. »	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion au réseau avec un réseau voisin Par. 175
App. J, Section C, Titre	Suppression, en réponse à l'engagement n° 3 (<u>B-0223</u>), du terme « <i>locale</i> » dans le titre de la section C	Accepté	Section 6 Ajouts au réseau pour la Partie III des Tarifs et conditions Par. 133
App. J, Section C, Article 1	Ajout, avant le texte existant, d'un article 1 intitulé « Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelle charge »	Accepté	Section 6 Ajouts au réseau pour la Partie III des Tarifs et conditions Par. 133
	Modification suivante du 3e paragraphe, en réponse à l'engagement no 3 (B-0223), « Dans le cas du raccordement d'une nouvelle charge au réseau de transport, advenant le cas où le Distributeur choisisse un	Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
	arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels, seront entièrement aux frais du Distributeur. Dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 19 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée. Des dispositions similaires s'appliquent pour l'intégration d'une nouvelle charge d'un client du service en réseau intégré. »		
App. J, Section C, Article 2	Ajout d'un article 2. Intitulé « Encadrement des risques particuliers de certains projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport »	Accepté	Section 4 Risques particuliers de certains projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport Par. 107
App. J, Section C, Article 3	Ajout d'un article 3 intitulé « Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale »	Accepté avec modifications	Section 3 Agrégation Charges-ressources Par. 91 à 93
App. J, Section D, Titre	Retrait de l'adjectif « nouvelle » devant « interconnexion » dans le titre de cette section	Accepté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 167
App. J, Section D, 1 ^{er} paragraphe	Modifications du premier paragraphe de la section D, telles que proposées à la pièce B-0207	Accepté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 171

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
App. J, Section D, 2 ^e paragraphe	Ajout d'un 2e paragraphe à la section D (pièce B-0207) Ajout du texte suivant à la fin du 2e paragraphe, en réponse à l'engagement no 3 (B-0223), « Dans le cas où la durée du service de transport est inférieure à vingt (20) ans, la majoration de 19 % est ajustée selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien	Accepté Rejeté	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 176 Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 175
	associée au nombre d'années correspondant à cette durée. »		
App. J, Section D, 3 ^e paragraphe	Ajout d'un 3 ^e paragraphe à la section D (pièce <u>B-0207</u>)	Accepté avec modification	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 178 et 182
App. J, Section D	Conclusion sur le libellé	Énoncé du libellé retenu	Section 8 Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin Par. 183
App. J, Section E, Titre	Modification du titre de la section E en remplaçant l'expression « Méthodologie de calcul du maximum applicable » par « Montant maximal pour les ajouts au réseau »	Accepté	Section 7 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale Par. 144
App. J, Section E, 1 ^{er} paragraphe	Modifications du 1 ^{er} paragraphe existant (essentiellement ajout de 1'expression « pour une période considérée de 20 ans, » et suppression de la dernière phrase du 1 ^{er} paragraphe)	Accepté	Section 7 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale Par. 144
App. J, Section E, Article 1	Ajout d'un article 1 définissant la méthodologie de calcul de l'allocation maximale, conformément à la décision D-2015-209 (par. 544)	Accepté	Section 7 Méthodologie de calcul de l'allocation maximale Par. 144

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
App. J, Section E, Article 2	Définition, au nouvel article 2 de la section E, de la puissance maximale à transporter, en lien avec le Tableau 7 de la décision D-2015-209	Accepté avec modification	de la décision Section 9.1 Codification de la définition de la puissance maximale à transporter Par. 194 Section 9.2 Cas d'un
			Raccordement de centrales Par. 203, 205, 208 et 209
			Section 9.3 Cas d'une demande de service de transport de point à point 263, 264 et 267
			Section 9.4 Cas d'une Croissance de charge – postes satellites Par. 274 et 275
			Section 9.5 Cas d'une Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport Par. 283 et 284
			Section 9.6 Conclusion sur les définitions de puissance maximale à transporter Par. 285

MODIFICATIONS À L'ENTENTE-TYPE DE RACCORDEMENT

Articles	Modification proposée	Conclusion de la Régie	Sections et paragraphes de la décision
1.3	Mise à jour de l'article 1.3 de l'Entente-type en conformité avec l'article 44.2 des Tarifs et conditions tel qu'approuvé	Accepté	Section 9.2.1 Entente-type de raccordement Par. 238
6.1 et 27	Reproduire la définition exacte de la PMT retenue aux fins des Tarifs et conditions	Ordonné	Section 9.2.1 Entente-type de raccordement Par. 235

ANNEXE 2

ATTACHMENT O DE L'OPEN ACCESS TRANSMISSION TARIFF (OATT) DE BC HYDRO

Annexe 2 (8 pages)

L.D.

F. É.

E.F.

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 1

ATTACHMENT O

Recovery of New Facilities Costs

I. Development of System Plan

The Transmission Provider will develop an annual System Plan to assure that sufficient transmission capacity exists to serve all Long-Term Firm Point-to-Point (LTF PTP) Service and Network Integration Transmission Service (NITS) commitments.

The annual System Plan will be developed based on current NITS and LTF PTP Service commitments with their rollover rights and the annual load forecast provided by the Network Customer as required by Section 31.6 of this Tariff.

II. Definitions

Capitalized words not defined in this Section II of Attachment O shall be given the meanings ascribed to them elsewhere in this Tariff.

A. Direct Assignment Facilities

Direct Assignment Facilities are facilities or portions of facilities that are constructed by the Transmission Provider for the sole use/benefit of a particular Transmission Customer requesting service under the Tariff. Direct Assignment Facilities shall be specified in the Service Agreement that governs service to the Transmission Customer and may be subject to Commission approval.

B. Transmission Provider Interconnection Facilities

Transmission Provider Interconnection Facilities are all facilities and equipment owned, controlled or operated by the Transmission Provider from the Point of Change of Ownership to the Point of Interconnection as identified in Appendix A of the Standard Generator Interconnection Agreement (SGIA) with any generator, including any modifications, additions or upgrades to such facilities

ACCEPTED: JAN 17 2011

ORDER NO. G 1 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 2

and equipment. Transmission Provider's Interconnection Facilities are sole use facilities and shall not include Stand Alone Network Upgrades or Network Upgrades.

C. System Plan Network Upgrades

System Plan Network Upgrades are modifications or additions to transmission-related facilities that are integrated with and support the Transmission Provider's overall Transmission System for the general benefit of all users of such Transmission System identified in the development of the System Plan as necessary to maintain reliable service for long-term firm service commitments including:

- LTF PTP Services, including import, export and flow through services;
 and
- NITS, as required to accommodate expected load growth, but excluding Network Upgrades identified in NRIS Interconnection Studies.

D. Network Upgrades

Network Upgrades are modifications or additions to transmission-related facilities that are not System Plan Network Upgrades. Network Upgrades for:

- LTF PTP Service is defined in Section 1.26 of Terms and Conditions in the OATT.
- Energy Resource Interconnection Service (ERIS) is defined in Section 1 of Attachment M-1 to the OATT.
- Network Resources Interconnection Service (NRIS) is defined in Section 1 of Attachment M-1 to the OATT.

ACCEPTED: JAN 17 2011
ORDER NO. 61 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 3

III. Cost Recovery

A. Direct Assignment Facilities

The Transmission Customer shall pay the costs of Direct Assignment Facilities.

B. Transmission Provider's Interconnection Facilities

The Interconnection Customer shall pay the costs of Transmission Provider's Interconnection Facilities.

C. System Plan Network Upgrades

The costs of System Plan Network Upgrades are recovered through transmission rates for PTP and NITS.

- D. Network Upgrades
 - 1. Funding of Network Upgrades

The Transmission Provider shall fund Network Upgrades.

- 2. Provision of Revenue Guarantee for Network Upgrades
 - (a) Transmission Customers shall provide Transmission Provider with security for the Network Upgrades in the form of a standby irrevocable letter of credit or other form of security that is reasonably acceptable to Transmission Provider ("Security") in accordance with Section 19.4 or Section 32.4 of OATT. Interconnection Customers shall provide Security for Network Upgrades in accordance with Article 11.5 of the SGIA. Notwithstanding the above and notwithstanding Section 19.4 and Section 32.4 of OATT and Article 11.5 of the SGIA, if the Transmission Customer or Interconnection Customer is BC Hydro,

ACCEPTED: JAN 17 2011
ORDER NO. G 1 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 4

then no security for Network Upgrades is required under Section 19.4 or Section 32.4 of OATT or Article 11.5 of the SGIA.

- (b) Such Security shall be granted in favour of Transmission Provider and shall be in a sufficient amount which may be revised from time to time to cover the costs for designing, constructing, procuring and installing the Network Upgrades.
- (c) Such Security must be made by an entity that meets the creditworthiness requirements of Transmission Provider, or issued by a financial institution reasonably acceptable to Transmission Provider. If the entity making the Security ceases to meet the creditworthiness requirements of the Transmission Provider or the financial institution issuing the security ceases to be reasonably acceptable to the Transmission Provider, then the Transmission Customer shall provide a new form of security that meets the Transmission Provider's requirements, as stated above, within 30 Calendar Days of notice being provided to the Transmission Customer.
- (d) The Security will be held for a period and reduced by the Transmission Provider in accordance with Section III.D.3 of this Attachment O.
- The Transmission Customer or Interconnection Customer will be responsible for the costs of arranging for and maintaining the Security.
- (f) The Transmission Provider will not pay interest on the amount on the Security.
- 3. Release of and Reducing Outstanding Balance of Security

ACCEPTED: JAN 17 2011
ORDER NO. 6 1 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 5

(a) LTF PTP Service

- (i) The Transmission Provider shall reduce the outstanding balance of the Security by an amount equal to the Transmission Customer's payment for transmission services on the LTF PTP rate schedule excluding the costs of scheduling, losses and ancillary services. Subject to paragraphs (ii) and (iii) below, the Transmission Provider will continue to reduce the outstanding balance of the Security by the Transmission Customer's payment for service until the balance becomes zero.
- (ii) If the Transmission Customer terminates its Service
 Agreement, the Transmission Provider may call on the full
 outstanding balance of the Security at that time.

(b) ERIS

- (i) If LTF PTP Service is purchased to transmit output from the Generating Facility receiving ERIS pursuant to the same SGIA pursuant to which the Security was provided, the Transmission Provider will, subject to paragraphs (ii) and (iii) below, reduce the outstanding amount of the Security in accordance with Section III.D.3.(a) of this Attachment O.
- (ii) If the Interconnection Customer terminates the SGIA or the Interconnection Customer's Generating Facilities fails to achieve Commercial Operation within 3 years of the target date for Commercial Operation set out in Appendix B of the SGIA, the Transmission Provider may call on the full outstanding balance of the Security at that time.

ACCEPTED: JAN 17 2011

ORDER NO. 6 1 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 6

(c) NRIS

- (i) If Interconnection Customer's Generating Facility is designated as a Network Resource, the Transmission Provider will, subject to paragraph (ii) below, at the end of each calendar year beginning with the calendar year during which the Generating Facility achieves Commercial Operation, agree to a reduction in the then outstanding amount of the Security by an amount equal to the capacity of the Generating Facility designated as a Network Resource during that calendar year multiplied by the LTF PTP rate, excluding the costs of scheduling, losses and ancillary services.
- (ii) If the Interconnection Customer terminates the SGIA or the Interconnection Customer's Generating Facility fails to achieve Commercial Operation within 3 years of the target date for Commercial Operation set out in Appendix B of the SGIA, the Transmission Provider may call on the full outstanding balance of the Security at that time.
- (iii) If Interconnection Customer's Generating Facility is not or ceases to be designated as a Network Resource,
 Transmission Provider shall deal with the Security in accordance with Section III.D.3.(b) of this Attachment O.
- (d) Security Balance Information

The Transmission Provider will compute and provide to each Transmission Customer or Interconnection Customer, as applicable, an initial forecast of the time required to reduce the entire amount of the Security to zero. The Transmission Provider

ACCEPTED: JAN 1 7 2011
ORDER NO. 6 1 9 2 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 7

will track remaining credit balances for all Transmission

Customers and Interconnection Customers and notify them of
material changes in the length of time required to reduce the
outstanding balance of the Security to zero due to LTF PTP rate
changes.

4. Multiple Securities

Where Transmission Customer or Interconnection Customer causes

Network Upgrades for more than one service, the Transmission Customer
may consolidate the Securities required for each Network Upgrade into
one with an amount equals to sum total of the Network Upgrade costs
incurred.

E. Clustering and Open Season

1. Interconnection

Pursuant to Section 4.2 of SGIP, the Transmission Provider may elect to study Interconnection Requests using Clustering. In Clustering, the Transmission Provider may allocate the costs of Network Upgrades identified in the Interconnection Facilities Study arising out of Clustering between or among the Interconnection Requests subject to the Clustering on a pro rata basis relative to the maximum output of the Generating Facilities that are the subject of the Interconnection Requests. The Interconnection Customers of these Generating Facilities shall provide Security in the same amount of their respective allocated Network Upgrade costs. The Transmission Provider may reduce the amount of the Security as described in Section III.D.3.(b) or III.D.3.(c) of this Attachment.

2. LTF PTP

ACCEPTED: JAN 17 2011

ORDER NO. 6 1 92 10

Open Access Transmission Tariff Effective: 09 December 2010 OATT Attachment O Page 8

Pursuant to Section 15.8 of the OATT, the Transmission Provider may elect to study LTF PTP service requests in an Open Season process. The Transmission Provider may allocate costs of Network Upgrades identified in the Facilities Study arising out of the Open Season process to Transmission Customers on a pro rata basis relative to the capacity requested by each Transmission Customer, after having deducted, for any Transmission Customer, any requested capacity that has been accommodated by any available transmission capability identified in the System Impact Study and allocated to that Transmission Customer in accordance with Section 15.8 and Section 15.9. The Transmission Customers shall provide Security in the same amount as their respective allocated Network Upgrade costs. The Transmission Provider may reduce the amount of the Security as described in Section III.D.3.(a) of this Attachment.

ACCEPTED: JAN 17 2011
ORDER NO. 6 1 92 10

ANNEXE 3

LISTE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

Annexe 3 (1 page)

L.D.

F. É.

E.F.

LISTE DES ACRONYMES

CEE coûts d'exploitation et d'entretien

DDR demande de renseignements

MES mise en service

NERC North American Electric Reliability Corporation

OATT Open Access Transmission Tariff
PAE programme d'achat d'électricité
PMT puissance maximale à transporter

ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

\$ dollar canadien

k kilo (mille) M méga (million)