

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2015-209	R-3888-2014	18 décembre 2015
Phase 1		

PRÉSENTS :

Lise Duquette
Louise Pelletier
Laurent Pilotto
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

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

Intervenants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);

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

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);

Union des consommateurs (UC).

LISTE DES ACRONYMES

FERC :	Federal Energy Regulatory Commission
HQP :	Hydro-Québec dans ses activités de Production d'électricité
HQT :	Hydro-Québec dans ses activités de Transport d'électricité
M\$:	Million de dollars
MW :	Mégawatt
OASIS :	Open Access Same-Time Information System
OATT :	Open Access Transmission Tariff
RTO :	Regional Transmission Organization

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Évaluation proposée de la contribution requise du Distributeur – exemple d’agrégation.....	37
Tableau 2	Conventions de service de long terme utilisées dans les projets de raccordement de centrales depuis 2006.....	67
Tableau 3	Puissance des projets relatifs aux centrales Petit Mécatina et Magpie	67
Tableau 4	Évaluation de la contribution requise du Distributeur pour l’année 2013 pour la croissance de charges.....	107
Tableau 5	Calcul de l’allocation maximale pour l’année 2014	119
Tableau 6	Données des coûts d’exploitation et d’entretien de 2001 à 2012	122
Tableau 7	Puissance maximale à transporter dans le cadre des ajouts au réseau visant la croissance des besoins de transport	134
Tableau 8	Calcul du montant maximal applicable au projet Matapédia (1 ^{er} appel d’offres) et aux autres projets de raccordements des parcs éoliens autorisés à ce jour par la Régie	135

LISTE DES DÉCISIONS CITÉES

Décisions	Dossiers	Nom du dossier
D-2002-95	R-3401-98	Requête relative à la détermination du prix unitaire moyen du transport et à la modification des tarifs de transport d'électricité
D-2003-68	R-3497-2002	Requête concernant la demande du Transporteur d'électricité relative au raccordement de la centrale Toulnostouc, en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie
D-2004-187	R-3527-2004	Demande du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale de l'Eastmain-1 au réseau de transport
D-2006-25	R-3581-2005	Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale de la Péribonka au réseau de transport d'électricité
D-2006-36	R-3585-2005	Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport d'électricité
D-2006-66	R-3549-2004 Phase 2	Demande relative à la modification des conditions des services de transport d'électricité d'Hydro-Québec
D-2007-08	R-3605-2006	Demande relative à la modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec
D-2007-34	R-3605-2006	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2007
D-2007-141	R-3631-2007	Demande d'autorisation du Transporteur pour acquérir et construire des actifs et des immeubles requis pour l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia
D-2008-030	R-3646-2007	Demande relative à l'obtention d'une autorisation pour la construction d'une nouvelle ligne de transport à 315 kV Chénier-Outaouais
D-2008-036	R-3626-2007	Requête relative à la révision de la contribution maximale du Transporteur au coût du poste de départ de la centrale hydroélectrique Magpie
D-2008-052	R-3631-2007	Demande d'autorisation du Transporteur pour acquérir et construire des actifs et des immeubles requis pour l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia
D-2008-073	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

Décisions	Dossiers	Nom du dossier
D-2008-149	R-3674-2008	Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de La Sarcelle au réseau de transport d'électricité
D-2009-069	R-3686-2009	Demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour la construction du poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes
D-2009-071	R-3669-2008 Phase 1	Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions des services de transport à compter du 1er janvier 2009
D-2009-166	R-3669-2008 Phase 1	Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions des services de transport à compter du 1er janvier 2009
D-2010-020	R-3703-2009	Demande relative à certaines modifications de méthodes comptables
D-2010-032	R-3706-2009	Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions de transport d'électricité
D-2010-124	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2011
D-2010-165	R-3742-2010	Projet du Transporteur d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec
D-2011-039	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année témoin 2011
D-2011-083 Motifs	R-3757-2011	Projet du Transporteur relatif au raccordement des centrales du complexe de La Romaine
D-2011-166	R-3742-2010 Phase 2	Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité — Projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec - Raccordement du parc éolien Seigneurie de Beupré-4
D-2012-059	R-3777-2011	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2012
D-2012-140	R-3813-2012	HQT – Demande d'autorisation relative au projet de renforcement du réseau de transport à 120 kV des secteurs de Palmarolle et de Rouyn
D-2012-152	R-3819-2012	Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au projet Saint-Césaire – Bedford
D-2012-161	R-3812-2012	Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de construction du nouveau poste de Waswanipi à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation

Décisions	Dossiers	Nom du dossier
D-2013-049	R-3817-2012	Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
D-2014-045 Motifs	R-3836-2013	Demande d'autorisation relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel A/O 2009-02 au réseau de transport (HQT)
D-2014-049	R-3823-2014	Modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2013 et 2014
D-2014-081	R-3888-2014	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
D-2014-117	R-3888-2014	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
D-2014-199	R-3888-2014	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
D-2015-017	R-3903-2014	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2015
D-2015-018	R-3905-2014	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016
D-2015-031	R-3903-2014	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
D-2015-119	R-3926-2015	Demande du Transporteur relative au projet d'intégration du parc éolien Mesgi'g Ugju's'n (Rivière-Nouvelle)

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES	4
LISTE DES TABLEAUX.....	5
LISTE DES DÉCISIONS CITÉES.....	6
 1. INTRODUCTION.....	 11
 2. CONTEXTE	 13
 3. PRINCIPES	 19
3.1 Principes directeurs	19
3.2 Neutralité tarifaire	28
 4. SECTION A – COÛT DES AJOUTS AU RÉSEAU	 34
4.1 Application de l’allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau	34
 5. SECTION B – AJOUTS AU RÉSEAU POUR L’INTÉGRATION DE CENTRALES	 36
5.1 Ajouts au réseau pour l’intégration de centrales dans le cadre de la Partie IV des Tarifs et conditions	36
5.2 Aménagements particuliers pour certains projets tels que les projets d’intégration de nouvelles sources d’énergie renouvelables	49
5.3 Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales pour la Partie II des Tarifs et conditions	51
5.4 Traitement et suivi des engagements	55
5.5 Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes	102
 6. SECTION C – AJOUTS AU RÉSEAU POUR L’INTÉGRATION DE NOUVELLES CHARGES	 106
6.1 Ajouts des projets en croissance de la charge locale en amont des postes satellites (agrégation).....	106

6.2	Risques particuliers de certains projets	108
6.3	Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur ...	114
7.	SECTION D – AJOUTS AU RÉSEAU POUR UNE NOUVELLE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEAU VOISIN	116
8.	SECTION E – MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU MAXIMUM APPLICABLE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU	117
8.1	Calcul de l'allocation maximale	117
8.2	Puissance maximale à transporter	131
9.	MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION.....	136
10.	PARTAGE ET ATTRIBUTION DES COÛTS.....	142
10.1	Attribution des coûts entre différentes catégories d'investissements	142
10.2	Attribution des coûts entre différents clients	150
11.	MODE DE CALCUL DE L'IMPACT TARIFAIRE	163
ANNEXE 1	Pièce HQT1, document 2. Demande R-3904-2014. Description synthétique des investissements et de leurs objectifs.....	171
ANNEXE 2	Suivi des engagements et comparaison des formats de suivi des engagements	180
ANNEXE 3	Annexe 1 de la décision D-2009-071 (R-3669-2008 Phase 1). Présentation d'un suivi annuel des engagements d'achat de type Touloustouc	184

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 (Politique d'ajouts).

[2] Le 21 mai 2014, la Régie rend sa décision procédurale D-2014-081. L'avis public est publié dans certains quotidiens le 24 mai 2014.

[3] Le 11 juillet 2014, la Régie émet la décision D-2014-117² par laquelle elle se prononce sur la reconnaissance des intervenants, les enjeux à l'étude dans le présent dossier, les budgets de participation et le calendrier de l'audience. Elle requiert du Transporteur une preuve complémentaire.

[4] Elle indique également dans cette décision qu'elle entend traiter du présent dossier en deux phases. La phase 1 porte sur l'examen des principes, alors que la phase 2 portera sur les modifications au libellé du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions).

[5] Le 12 septembre 2014, le Transporteur dépose le complément de preuve requis.

[6] Le 22 septembre 2014, une lettre de la Régie³ modifie le calendrier de l'audience en maintenant, toutefois, la période réservée pour l'audience.

[7] Le 6 octobre 2014, la Régie transmet sa demande de renseignements (DDR) n°1 au Transporteur. Celles des intervenants sont déposées les 14 et 15 octobre 2014. Le Transporteur produit ses réponses à toutes ces DDR les 31 octobre et 4 novembre 2014.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

² Pièce A-0005.

³ Pièce A-0006.

[8] Le 7 novembre 2014, à la suite des demandes de quatre intervenants, la Régie modifie à nouveau le calendrier de l'audience, sauf pour ce qui est de la période réservée à l'audience⁴.

[9] Le 24 novembre 2014, par sa décision D-2014-199, la Régie statue sur les contestations de certains intervenants aux réponses du Transporteur aux DDR.

[10] Le 5 décembre 2014, les intervenants déposent leur preuve.

[11] Le 6 janvier 2015, les intervenants répondent aux DDR qui leur ont été transmises le 14 décembre 2014.

[12] Les 22 décembre 2014 et 16 janvier 2015, la Régie transmet ses DDR n° 2 et 3 au Transporteur. Ce dernier y répond les 12 et 22 janvier 2015, respectivement.

[13] Le 20 janvier 2015, à la suite d'une convocation du 16 janvier 2015, la Régie tient une rencontre préparatoire sur le déroulement de l'audience.

[14] Le 27 janvier 2015, la Régie transmet sa DDR n° 4 au Transporteur. Celui-ci y répond le 2 février 2015.

[15] L'audience se déroule du 2 au 13 février 2015.

[16] La Régie entame, à partir du 13 février 2015, son délibéré sur la phase 1 du présent dossier.

⁴ Pièce A-0009.

2. CONTEXTE

[17] Dans sa décision D-2011-039⁵, la Régie rejetait les modalités de la Politique d'ajouts et du suivi des engagements d'achat proposées par le Transporteur en suivi des décisions D-2009-071 et D-2009-166. Elle établissait la liste des problématiques rencontrées dans l'application de la Politique d'ajouts et demandait au Transporteur de lui soumettre, dans le cadre d'un dossier générique, une proposition couvrant chacun des sujets énumérés et le thème relatif au suivi des engagements d'achat :

« [462] Ainsi, la Régie annule la tenue d'une Phase 2 au présent dossier et demande au Transporteur de lui soumettre, au moment qu'il jugera approprié en 2011, dans le cadre d'un dossier générique sur la politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, une proposition couvrant essentiellement les sujets suivants et tenant compte des dispositions contenues dans la présente décision :

- *Aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables [note de bas de page omise];*
- *Problématique 1 : Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale;*
- *Problématique 2 : Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps;*
- *Problématique 3 : Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau;*
- *Problématique 4 : Risques particuliers de certains projets;*
- *Problématique 5 : Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur;*
- *Problématique 6 : Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes.*

*[463] Tel que mentionné dans la section 10.5 ci-dessus, la Régie traitera également dans ce dossier générique du suivi des engagements d'achat »*⁶.

⁵ En page 126.

⁶ Décision D-2011-039, p. 109.

[18] Dans le présent dossier, la preuve initiale du Transporteur donne suite à cette décision ainsi qu'à d'autres décisions subséquentes.

[19] Dans sa décision D-2014-117, la Régie demande le dépôt d'une preuve complémentaire, à l'égard de certaines problématiques auxquelles elle ajoute celle mentionnée dans la décision D-2012-161⁷, liée au partage des coûts dans le cadre de projets appartenant à la fois à différentes catégories d'investissement.

[20] Dans le présent dossier, le Transporteur rappelle que la Politique d'ajouts a trait aux ajouts requis pour répondre aux besoins de ses clients, soit les ajouts associés à la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » (Croissance). Les travaux réalisés pour l'amélioration du réseau, ou qui visent à en assurer la pérennité et la fiabilité, tout comme ceux requis pour se conformer aux exigences, ne sont pas couverts par la Politique d'ajouts. Cette distinction découle, selon le Transporteur, de l'approche entérinée par la Régie dans sa décision D-2002-95⁸.

[21] Les ajouts qui découlent des demandes des clients du service de transport ou d'une demande de raccordement de centrales sont soumis à l'autorisation de la Régie. Ces demandes d'autorisation du Transporteur fournissent une description du projet d'ajouts au réseau ainsi que des engagements et contributions financières du client du service de transport à l'origine de l'ajout au réseau de transport relié au projet.

[22] Ces engagements et contributions financières des clients du service de transport sont constatés dans des conventions de service, des ententes de raccordement ou d'accroissement de puissance pour les propriétaires de centrales ou, encore, dans des ententes administratives avec Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) dans le cas d'appels d'offres ou de programmes d'achat.

[23] Les dispositions relatives à la Politique d'ajouts du Transporteur sont présentées à l'appendice J des Tarifs et conditions (appendice J). Les engagements et les contributions financières des clients prévus dans le cas d'un raccordement de centrales font l'objet de l'article 12A.2 du texte des Tarifs et conditions (article 12A.2).

⁷ En page 12.

⁸ En page 297.

[24] Par ailleurs, les Parties II, III et IV des Tarifs et conditions décrivent les relations commerciales qu'entretient le Transporteur avec ses clients des services de transport de point à point, en réseau intégré et pour l'alimentation de la charge locale, respectivement.

[25] La Régie constate que la préoccupation sous-jacente à chacune des problématiques qu'elle a soulevées dans ses différentes décisions est liée à l'atteinte de la neutralité tarifaire énoncée dans la décision D-2002-95 que doit concrétiser la politique d'ajouts du Transporteur.

[26] La Régie note également que la neutralité tarifaire a de multiples facettes et résulte d'une vision d'ensemble équilibrée. Elle ne peut ainsi être examinée, de façon isolée, sur des questions pointues.

[27] Dans la décision D-2011-039, la Régie écrivait :

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

[28] La Régie réitère qu'elle ne peut modifier un aspect de la Politique d'ajouts sans évaluer l'impact de ces modifications sur la cohérence de l'ensemble.

[29] C'est la raison pour laquelle elle aborde les différents enjeux du présent dossier en fonction de chacune des cinq sections de l'appendice J en vigueur :

- Section A – Coût des ajouts au réseau;
- Section B – Ajouts au réseau pour l'intégration de centrales;
- Section C – Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelles charges;
- Section D – Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin;

- Section E – Méthodologie de calcul du maximum applicable pour les ajouts au réseau.

[30] La section A de l'appendice J précise que tout ajout au réseau de transport requis pour satisfaire les besoins du service de transport en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions sera payé par le Transporteur et intégré à sa base de tarification aux fins de recouvrement de ses coûts, via les tarifs de transport, si cet ajout est jugé prudemment acquis et utile par la Régie dans le cadre d'un dossier tarifaire et s'il est conforme aux dispositions de l'appendice J. Il y est précisé, entre autres, que les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E de l'appendice J (Montant maximal). Le texte de la section A prévoit également les modalités applicables à tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur dans le cas où le requérant est client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des Tarifs et conditions.

[31] Dans le cadre de la présente décision, le chapitre Section A – Coûts des ajouts au réseau traite de la problématique de l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas d'ajouts au réseau.

[32] La section B de l'appendice J précise, notamment, qu'avant de procéder aux ajouts au réseau en vue du raccordement d'une centrale, le Transporteur et le propriétaire de la centrale doivent convenir d'une entente de raccordement, conformément aux dispositions de l'article 12A des Tarifs et conditions. L'entente de raccordement précise, entre autres, la date prévue de mise en service de la centrale ainsi que les coûts remboursables par le propriétaire de la centrale au Transporteur, s'il y a lieu, ainsi que les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur et le Distributeur.

[33] La section B décrit également, dans chacune de ses sous-sections 1, 2, 3, 4 et 5, les modalités applicables respectivement pour les postes de départ, le réseau d'intégration, les modifications au réseau de transport, le réseau de distribution et les équipements de mesurage et de télécommunications.

[34] Dans le cadre de la présente décision, le chapitre Section B – Ajouts au réseau pour l'intégration de centrales est consacrée aux problématiques suivantes :

- ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale;
- aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables;
- application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de point à point;
- traitement et suivi des engagements;
- modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes.

[35] La section C de l'appendice J prévoit que les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur, jusqu'à concurrence du Montant maximal, en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de 20 ans.

[36] Dans le cadre de la présente décision, le chapitre Section C – Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelles charges aborde les problématiques suivantes :

- ajouts au réseau des projets de croissance de la charge locale en amont des postes satellites;
- risques particuliers de certains projets;
- crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur.

[37] La section D de l'appendice J stipule que l'ensemble des coûts relatifs aux ajouts au réseau requis pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin ou pour un accroissement de capacité d'une interconnexion existante sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du Montant maximal.

[38] Dans le cadre de la présente décision, le chapitre Section D – Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin est dédié à la problématique de l'application de l'allocation maximale du Transporteur pour le service de point à point.

[39] Enfin, la section E de l'appendice J détermine la méthodologie de calcul du Montant maximal 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.

[40] Dans le cadre de la présente décision, le chapitre Section E – Méthodologie de calcul du maximum applicable pour les ajouts au réseau examine la problématique de la méthodologie de calcul du Montant maximal pour les ajouts au réseau, y incluant le calcul de l'allocation maximale et la puissance maximale à transporter.

[41] Les problématiques relatives aux modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps, au partage et à l'attribution des coûts entre différentes catégories d'investissements et entre des clients du service de transport ainsi qu'aux modes de calcul de l'impact tarifaire sont abordées subséquemment puisqu'il s'agit de sujets qui ne sont pas traités à l'appendice J des Tarifs et conditions actuellement en vigueur⁹.

[42] Par ailleurs, les problématiques faisant l'objet du présent dossier ciblent, en premier lieu, des projets pour les clientèles visées aux Parties II et IV des Tarifs et conditions.

[43] Bien qu'il n'existe actuellement aucun client se prévalant de la Partie III des Tarifs et conditions¹⁰, la Régie est d'avis que des précisions à la Politique d'ajouts et des modifications de concordance au texte des Tarifs et conditions sont nécessaires afin de refléter les modalités applicables à la clientèle du service en réseau intégré.

[44] La Régie ordonne donc au Transporteur, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, de préciser, pour chacune des problématiques, les dispositions qui s'appliquent à la clientèle qui se prévaut de la Partie III des Tarifs et conditions et de soumettre une proposition de modifications du texte en conséquence.

⁹ Dossier R-3903-2014, pièces B-0109 et B-0110.

¹⁰ Pièce B-0016, p. 10.

3. PRINCIPES

3.1 PRINCIPES DIRECTEURS

[45] Dans sa décision D-2014-117 rendue dans le présent dossier, la Régie formule l'exigence suivante :

« [30] La Régie constate, par ailleurs, que le Transporteur ne définit pas les principes directeurs de sa Politique d'ajouts. Elle juge donc nécessaire que ces principes soient précisés.

[31] En conséquence, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire décrivant les principes directeurs de sa Politique d'ajouts »¹¹.

[46] Dans son complément de preuve, le Transporteur précise que ses propositions font référence à des pratiques établies et respectent le cadre mis en place par la Régie, le contexte commercial dans lequel les services de transport sont fournis et les particularités propres à ces services.

[47] Le Transporteur mentionne cinq éléments à considérer dans le traitement des ajouts au réseau :

1. Le présent dossier constitue un dossier générique de politique réglementaire qui comporte des enjeux financiers très importants pour le Transporteur et ses clients.
2. L'approche du Transporteur a été de fournir des propositions précises en réponse aux questionnements de la Régie. Il s'agit d'améliorations, de raffinement et non d'une refonte en profondeur de l'ensemble des éléments de la Politique d'ajouts.
3. Le Transporteur souligne les particularités du secteur électrique québécois :
 - le cadre législatif et réglementaire propre au Québec marqué, notamment, par les décisions de la Régie rendues dans le premier dossier tarifaire du Transporteur¹² et dans le dossier relatif aux modifications du texte des Tarifs

¹¹ Pièce A-0005, p. 10.

¹² Décision D-2002-95.

et conditions en lien avec les ordonnances 890 de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC)¹³,

- le contexte commercial spécifique à chacune des clientèles, caractérisé par l'absence de client se prévalant du service en réseau intégré, les dispositions particulières relatives aux Parties II et IV des Tarifs et conditions applicables, respectivement, aux clients du service de point à point et au Distributeur utilisant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale,
 - la nécessité, pour un client du service de point à point, de signer une convention de service et de prendre un engagement lors du raccordement de centrale,
 - la possibilité, pour le service d'alimentation de la charge locale, d'intégrer et de répartir économiquement de multiples ressources pour alimenter de multiples charges sans associations particulières entre elles. Contrairement aux clients du service de transport de point à point, le Distributeur ne signe aucune convention de service. La charge locale est présumée toujours présente sur le réseau;
4. Des principes directeurs sous-tendent la Politique d'ajouts.
 5. Le Transporteur mentionne l'atteinte d'un juste équilibre, considérant les particularités du contexte réglementaire et commercial dans lequel il opère.

[48] Le Transporteur présente trois principes directeurs qui émanent, selon lui, de la décision D-2002-95 :

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.

[49] Le Transporteur affirme que le principe de couverture des coûts est central à la Politique d'ajouts. Le montant maximal intégré à la base de tarification du Transporteur protège les clients existants du service de transport contre des coûts d'ajouts au réseau qui seraient excessifs. Cette intégration des coûts est soutenue par des mécanismes assurant leur couverture.

¹³ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

[50] Par ailleurs, les Tarifs et conditions assurent, selon lui, un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport pour tous les clients. Les clients de point à point sont tenus de prendre des engagements pour le raccordement d'une nouvelle centrale ou pour tout nouveau service de transport de point à point, selon les mécanismes prévus à l'article 12A.2 et à l'appendice J. Selon le Transporteur, ces obligations formalisent la correspondance existant entre les coûts encourus par le Transporteur pour ces ajouts, soit le montant d'allocation octroyée, et les revenus de point à point à y associer.

[51] Le Transporteur fait valoir qu'il n'est pas nécessaire, pour le Distributeur, de prévoir des obligations additionnelles de nature contractuelle, étant donné son obligation d'alimenter la charge locale et de se procurer des services de transport dont les modalités sont inscrites à la Partie IV des Tarifs et conditions¹⁴.

[52] L'experte du Transporteur s'exprime ainsi sur les principes de base :

« HQT's Network Upgrade Policy, along with proposed modifications, follows certain basic principles including: i) provide a reasonable assurance of adequate cost recovery from native load and point-to-point customers such that each is protected from excess costs associated with network upgrades triggered by new transmission service requests and ii) treat all customers on the system equitably »¹⁵.

[53] De son point de vue, la Politique d'ajouts proposée par le Transporteur respecte les principes de base des politiques pratiquées par la FERC, dont la politique du *higher-of* (*higher-of policy*), initiée par la FERC au début de la restructuration du secteur électrique, dans les années 1990 :

« HQT's proposed Network Upgrade Policy is consistent with the principles associated with FERC's "higher of" transmission pricing policy.

[...]

This approach is consistent with similar principles underlying FERC policies and provides a reasonable assurance that HQT collects adequate Contributions and

¹⁴ Pièce B-0011, p. 5 et 6.

¹⁵ Pièce B-0005, p. 6.

transmission revenue from its native load and point-to-point customers to cover the cost of the network upgrades that its customers trigger »¹⁶.

[54] La *higher-of policy* consiste à faire payer au client requérant, lors d'une demande de service impliquant des ajouts au réseau, le coût moyen ou le coût incrémental des ajouts, selon le plus élevé des deux montants¹⁷. Contrairement à la Politique d'ajouts qui utilise un revenu requis dégressif, la *higher-of policy* suppose un même tarif durant la période du contrat avec le client¹⁸.

[55] L'experte précise que le but visé par cette politique de la FERC était de protéger la charge locale existante et en croissance, puisque les nouveaux utilisateurs du réseau bénéficient d'un réseau financé majoritairement par la charge locale existante :

« Specifically, FERC designed the “higher of” pricing policy as part of its transmission policy during the restructuring era. The goal of the “higher of” policy is to ensure that existing (and growing) native load was protected, while the wholesale market developed during the restructuring, allowing new transmission users to interconnect to the existing transmission network that was predominantly funded by existing native load »¹⁹.

[56] Elle précise qu'en territoire américain, sauf exception, la *higher-of policy* ne s'applique pas aux ajouts au réseau pour répondre aux besoins de la charge locale²⁰.

[57] L'experte qualifie, par ailleurs, le calcul de l'allocation maximale prévu à la Politique d'ajouts de conservateur :

« HQT's Maximum Allowance calculation produces conservatively higher incremental payment, compared to the amount implicit under the FERC's higher-of policy, in respect of the regulatory history and requirements in Québec. The method used to calculate the Maximum Allowance is conservative in the sense that it better protects existing customers from excess upgrades costs caused by one customers' service request. This conservatism is also consistent with the fact that the method is applied to both native load and point-to-point, as requested by

¹⁶ Pièce B-0005, p. 31 et 32.

¹⁷ Pièce B-0005, p. 5.

¹⁸ Pièce B-0035, p. 8.

¹⁹ Pièce B-0015, p. 5.

²⁰ Pièce B-0022, p. 18.

the Régie, whereas in the U.S., the FERC's higher-of policy is typically only applied to Point-to-Point transmission service »²¹.

[58] Enfin, l'experte soutient que la Politique d'ajouts est aussi un moyen de promouvoir l'efficacité économique des investissements :

« Finally, HQT's Network Upgrade Policy is also a means to promote efficient transmission investments. The policy achieves that through the price/cost signals it provides to customers through the combination of standard transmission charges and Contributions »²².

[59] L'ACEFO recommande d'adopter les trois principes directeurs énoncés par le Transporteur, puisqu'ils émanent de la décision D-2002-95. Selon l'intervenante, il y a lieu de clarifier que l'application des principes directeurs, dans le cas des ajouts au réseau pour répondre à des besoins d'un client, aura comme résultat un impact tarifaire, au pire, neutre pour tous les clients du Transporteur.

[60] L'ACEFO rappelle que l'objectif est d'éviter que les ajouts réalisés à la demande d'un client spécifique aient un impact à la hausse sur le tarif applicable à l'ensemble des clients, mais qu'un impact à la baisse est acceptable. Cette situation peut se produire si les revenus supplémentaires anticipés résultant des nouveaux besoins à la suite d'un ajout sont supérieurs aux coûts encourus pour la réalisation de ces ajouts. Dans un tel cas, le client ayant demandé les ajouts ne reçoit pas de crédit, mais le bénéfice du Transporteur contribue à réduire le tarif de l'ensemble des clients²³.

[61] L'AQCIE-CIFQ demande à la Régie de réitérer, de façon claire, les principes de neutralité tarifaire et d'équité intergénérationnelle dans la Politique d'ajouts.

[62] L'expert de cet intervenant considère trois principes essentiels, soit l'efficacité économique, l'équité et la non-discrimination induite²⁴.

²¹ Pièce B-0035, p. 8.

²² Pièce B-0005, p. 8.

²³ Pièce C-ACEFO-0011, p. 4.

²⁴ Pièce A-0042, p. 165 et 166.

[63] L'AQCIE-CIFQ insiste sur la nécessité que la Politique d'ajouts assure, tant pour les clients de point à point que pour ceux de la charge locale, un accès non discriminatoire, d'autant que le plus grand client de point à point du Transporteur, soit Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur), est son affilié²⁵. À cet égard, l'expert de l'intervenant souligne les avantages concurrentiels dont le Producteur peut tirer profit :

« The incremental cost nature of the customer contribution policy opens the possibility that HQP could take advantage of its integrated status (such as internal knowledge of the transmission system) to improve its competitive position either at the expense of native load customers or at the expense of other PTP customers »²⁶.

[64] Selon cet expert, la Politique d'ajouts ne tient pas compte, comme il se devrait pour éviter une discrimination induite, du fait que le Distributeur supporte le coût de la majorité des infrastructures existantes²⁷.

[65] L'expert fait valoir que, dans plusieurs entreprises, l'objet des politiques relatives aux contributions des clients est d'assurer un équilibre entre l'efficacité économique et des considérations d'équité. Cet équilibre se retrouve dans la *higher-of policy*²⁸.

[66] De plus, l'expert mentionne les difficultés d'application, pour la charge locale, d'une politique d'ajouts comparable à celle applicable au service de point à point, étant donné la nature différente de ces deux services :

« As you know, and as you've heard over the past few days, these two services are fundamentally different. Establishing a customer contribution policy for native load is difficult by itself. It's a complicated problem. And trying to establish a policy that is comparable to that for point-to-point load is much harder »²⁹.

²⁵ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 6.

²⁶ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 6.

²⁷ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 21.

²⁸ Pièce A-0042, p. 166.

²⁹ Pièce A-0042, p. 168.

[67] Selon la FCEI, le second principe mentionné par le Transporteur, soit celui d'« *assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client* », ne semble rien ajouter aux deux autres et laisse place à interprétation. Il ne devrait donc pas être retenu.

[68] Par ailleurs, l'intervenante est d'avis que, pour que les principes directeurs soient respectés, la Politique d'ajouts devrait assurer la neutralité tarifaire et transmettre le bon signal de prix, de façon à favoriser les projets rentables et décourager les non rentables.

[69] De plus, la FCEI estime que, pour favoriser un accès non discriminatoire, la Politique d'ajouts devrait décourager les réservations en excès des besoins réels d'un client. La notion d'équité implique également que les revenus de tous les projets doivent contribuer aux coûts communs, soit les coûts liés au réseau existant³⁰.

[70] L'expert de NLH, pour sa part, mentionne les objectifs suivants à la base d'une politique d'ajouts : efficacité économique, non-discrimination entre les utilisateurs, transparence et partage des coûts selon les bénéficiaires.

[71] En ce qui a trait à la référence à la *higher-of policy*, cet expert soutient que la politique de la FERC a évolué depuis le début de la restructuration du secteur électrique et ses ordonnances 888 et 889. De plus, l'ordonnance 1000, publiée en 2012, a entraîné, selon lui, des modifications importantes dans les *Open Access Transmission Tariffs* (OATT) :

« There has been substantial economic debate and regulatory policy activity in the U.S. regarding the issues directly raised by the Régie in this proceeding regarding transmission upgrades and cost allocation. These include the Energy Policy Act of 2005, the issuance of Order 890 in 2007, and finally the issuance of the landmark Order 1000 in July 2011. The very title of this order – “Transmission Planning and Cost Allocation by Transmission Owning and Operating Public Utilities” – suggests its relevance to the current debate in Québec. [...] »

[...] It should also be noted that the requirements of Order 1000, as discussed in more detailed below, are requiring significant changes to the OATTs of transmission utilities in the United States (including the OATTs of vertically-

³⁰ Pièces C-FCEI-0010, p. 5 et 6 et C-FCEI-0012.

integrated utilities outside of the RTO market regions). The FERC launched the OATT reform process and the rulemaking leading to Order 1000 specifically to strengthen the non-discrimination and transmission access provisions and these are clearly viewed by the FERC as having implications for wholesale electric competition. To the extent that HQT wishes to conform its OATT to FERC standards this may be relevant in terms of future cross-border market reciprocity and access decisions »³¹.

[72] Toutefois, lors de l'audience, cet expert reconnaît que la *higher-of policy* demeure un élément parmi d'autres de la politique de la FERC aux États-Unis³².

[73] L'UC, quant à elle, rappelle qu'*a priori*, en étant contrainte au même traitement de neutralité tarifaire que les clients du service de point à point, la charge locale du Transporteur ne profite pas du même privilège que ses semblables en Amérique du Nord.

[74] L'intervenante est d'avis que, minimalement, un traitement équivalent, sinon favorable, doit être reconnu à la charge locale qui est ultimement responsable de l'ensemble des revenus requis de transport³³.

Opinion de la Régie

[75] La Régie note que les principes directeurs proposés par le Transporteur sont conformes à ses décisions antérieures, notamment à celle émise dans le premier dossier tarifaire du Transporteur pour l'adoption de la politique d'ajouts du Transporteur. En effet, dans sa décision D-2002-95, la Régie mentionnait le caractère équitable de la politique d'ajouts du Transporteur. Elle reconnaissait, de plus, que l'application d'un montant maximal protégeait les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs³⁴.

[76] De plus, la Régie constate que les principes directeurs proposés par le Transporteur sont cohérents avec la pratique courante de l'industrie en Amérique du Nord. À cet égard, la Régie retient que la *higher-of policy* de la FERC, mise en place au début de la

³¹ Pièce C-NLH-0018, p. 11 et 12.

³² Pièce A-0046, p. 145 et 146.

³³ Pièce C-UC-0008, p. 4 et 5.

³⁴ En page 298.

restructuration du secteur électrique américain, continue d'être un élément de référence dans la pratique nord-américaine en matière de politique d'ajouts.

[77] La Régie considère que la conjonction des deux premiers principes directeurs proposés par le Transporteur assure la protection de la clientèle existante contre des coûts excessifs.

[78] Par ailleurs, la Régie réitère que la Politique d'ajouts doit assurer le traitement équitable et un accès non discriminatoire à tous les clients du Transporteur.

[79] À cet égard, la Régie est d'avis qu'un traitement équitable de la clientèle doit tenir compte du contexte commercial propre au Québec et des caractéristiques particulières de chaque service de transport. Une différenciation de traitement pour les clients de point à point et la charge locale ne remet pas forcément en cause le principe directeur 3 proposé par le Transporteur, à savoir assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous ses clients.

[80] De plus, la Régie juge que l'équité intergénérationnelle doit être prise en considération, tout en permettant une certaine flexibilité dans son application.

[81] Quant à la préoccupation des participants et de leur expert sur l'efficacité économique que doit viser toute politique d'ajouts au réseau, la Régie estime que l'application des principes directeurs doit s'inscrire dans cette perspective. Elle constate que l'experte du Transporteur souscrit d'ailleurs à cette vision.

[82] Enfin, tel que mentionné par certains participants et leur expert, la Politique d'ajouts doit, selon la Régie, refléter un juste équilibre entre les principes directeurs applicables, les objectifs visés et la réalité économique et commerciale du secteur électrique québécois.

[83] C'est dans ce contexte que la Régie adopte, aux fins de la Politique d'ajouts, les principes directeurs suivants :

- 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.

3.2 NEUTRALITÉ TARIFAIRE

[84] Questionné sur la neutralité tarifaire en tant que principe directeur, le Transporteur répond que ce concept s'incarne dans l'application de l'allocation maximale, qui a pour but d'assurer le respect des principes directeurs 1 et 2, soit d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les clients existants, et d'assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client³⁵.

[85] Lors de l'audience, le Transporteur précise sa position et réfère à trois contextes possibles.

[86] Ainsi, dans le contexte de la Politique d'ajouts, s'appuyant sur la décision D-2011-083 Motifs de la Régie, référer au concept de neutralité tarifaire c'est, selon le Transporteur, référer à la récupération du Montant maximal ou au coût de l'ajout, si celui-ci est inférieur au Montant maximal. Il précise que la neutralité tarifaire ne s'incarne pas au niveau du Montant maximal, mais seulement au montant unitaire d'investissement que représente l'allocation maximale.

[87] Dans le contexte d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit produire les engagements et les contributions financières du client à l'origine de l'ajout, de manière à démontrer que le Montant maximal intégré à la base de tarification sera récupéré.

[88] À cet égard, le Transporteur précise le sens qu'il attribue à la notion de revenus additionnels procurés par la signature d'une convention de service de long terme :

« [...] le fait d'avoir signé des conventions de très long terme, en vertu de l'article 12A.2 i), procure des revenus additionnels à ceux qui sont requis pour couvrir le montant des ajouts qui ont été faits lors de la signature de ces conventions-là »³⁶.

³⁵ Pièce B-0015, p. 4.

³⁶ Pièce A-0036, p. 74.

[89] Selon le Transporteur, le fait de considérer des revenus supplémentaires à ceux nécessaires pour la stricte couverture des coûts lorsqu'un client requiert de nouveaux ajouts au réseau, aurait pour conséquence d'imposer un test plus restrictif que celui de la neutralité tarifaire, soit d'exiger qu'un ajout au réseau, pour les besoins d'un client, mène à et maintienne une baisse tarifaire. Le Transporteur soutient qu'une telle exigence va au-delà du cadre réglementaire applicable.

[90] Enfin, dans le contexte d'un dossier tarifaire, le Transporteur fait valoir que le concept de neutralité tarifaire ne trouve pas d'application puisque les tarifs sont déterminés de manière à récupérer les revenus requis d'une année donnée. Les tarifs varient annuellement en fonction de multiples facteurs³⁷.

[91] L'AQCIE-CIFQ fait valoir que les trois principes directeurs mentionnés par le Transporteur visent à assurer la neutralité tarifaire à l'égard des ajouts au réseau. À cet égard, il fait référence aux décisions D-2002-95 et D-2011-039 de la Régie.

[92] Selon l'intervenant, le principe de neutralité tarifaire découle de particularités propres au Québec. L'AQCIE-CIFQ renvoie, à cet égard, à une tarification uniforme à travers le territoire et à un tarif unique pour l'ensemble des catégories de clients qui, de son point de vue, découle de la définition du réseau de transport prévue par la Loi. Il soutient que c'est dans ce contexte que la Régie a décidé de maintenir ce principe afin de s'assurer que tous les clients du Transporteur soient traités de manière équitable et non discriminatoire sur l'ensemble du territoire québécois.

[93] Par ailleurs, l'intervenant estime qu'il serait inéquitable pour les clients actuels du Transporteur que les revenus contemporains puissent servir à payer des ajouts futurs. Il soutient que l'équité intergénérationnelle fait aussi partie des principes fondateurs de la Politique d'ajouts approuvée par la Régie dans la décision D-2002-95.

³⁷ Pièce A-0036, p. 26 à 29.

[94] Lors de l'audience, l'AQCIE-CIFQ précise, à cet égard :

« [...] les clients actuels devraient payer le tarif qui est fonction de la réalité actuelle. S'il y a des surplus de revenus pendant une année précise, ça devrait résulter en baisse de tarif et les clients actuels qui sont là devraient bénéficier de cette baisse de tarif-là »³⁸.

[95] Plusieurs autres intervenants se sont exprimés sur la neutralité tarifaire dans le cadre des différentes problématiques examinées. Leur position est reproduite dans les sections correspondantes de la présente décision.

Opinion de la Régie

[96] La Régie rappelle que plusieurs de ses décisions font référence à l'objectif de neutralité tarifaire. Dans le premier dossier tarifaire du Transporteur, la Régie reconnaît que l'impact d'un ajout au réseau pour des besoins en croissance sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients :

« Tel que proposé par le transporteur, le montant total qu'il aurait à assumer correspond à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de 20 ans en prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital [note de bas de page omise]. La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients.

L'application de ce maximum protège donc les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs »³⁹.

[97] La Régie a clairement énoncé que l'impact tarifaire d'un ajout au réseau pouvait, de ce fait, être à la baisse. Cette précision a été reprise dans le dossier d'investissement relatif au raccordement de la centrale Touloustouc :

³⁸ Pièce A-0042, p. 197 et 198.

³⁹ Décision D-2002-95, p. 298.

« La Régie accorde au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le Projet sur la base de la preuve soumise à l'appui de la présente demande et, notamment, en tenant compte du fait que l'impact pourrait être à la baisse sur les tarifs ou, à la limite, neutre »⁴⁰.

[98] La Régie croit important de réitérer, dans le présent dossier, cet objectif de neutralité tarifaire. La nécessité qu'un projet puisse générer des revenus additionnels, d'un montant au moins égal au coût assumé par le Transporteur pour ce projet découle de cet objectif, tel qu'exprimé dans plusieurs décisions. La Régie cite, à cet égard, les décisions D-2006-66 et D-2007-08, émises lors de l'adoption et de la modification de l'article 12A.2 :

« L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement de centrale génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer de façon raisonnable l'atteinte de l'objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire tant aux nouveaux clients qu'à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix à faire par la Régie dans l'intérêt public »⁴¹.

[99] La Régie, à l'instar de certains participants, est d'avis que la neutralité tarifaire constitue un moyen d'éviter la discrimination et d'assurer un traitement équitable entre les utilisateurs du service de transport. Elle réitère, à cet effet, l'opinion suivante émise dans la décision D-2009-071 :

« Selon la Régie, le meilleur moyen d'assurer l'absence de discrimination entre les catégories d'utilisateurs ou entre les diverses sources de production demeure l'application rigoureuse et uniforme du test de neutralité tarifaire »⁴².

[100] La Régie considère que le test de neutralité tarifaire permet d'atteindre cet objectif recherché pour assurer l'équilibre dans l'application des principes directeurs retenus dans la Politique d'ajouts.

⁴⁰ Décision D-2003-68, p. 32.

⁴¹ Décisions D-2006-66 Phase 2, p. 36 et D-2007-08, p. 71.

⁴² Décision D-2009-071 Phase 1, p. 23.

[101] La Régie note que ce test est étroitement lié à la notion de revenu additionnel apporté par un projet. Elle constate que la définition de ce concept, comme celle de la neutralité tarifaire, ne sont pas actuellement reflétées dans le texte des Tarifs et conditions, dont l'interprétation peut amener à des visions différentes. Il en a été ainsi dans la décision D-2011-083 Motifs, citée par le Transporteur au soutien de sa position :

« [74] Si le Transporteur récupère ainsi le Montant maximal, cela couvre ses coûts et, par voie de conséquence, l'investissement n'a pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport d'électricité. C'est le concept de la neutralité tarifaire.

[75] Ainsi, le Transporteur doit s'assurer de pouvoir récupérer ses coûts d'ajouts au réseau par le biais des revenus qu'il va tirer "[d'] au moins une convention de service [qui] doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme", selon le libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions cité plus haut.
[...]

[86] Comme mentionné plus haut, les parties n'ont pas la même compréhension de la portée de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions. Il y a peut-être là une indication qu'il serait souhaitable d'apporter des précisions au texte, mais cela ne peut se faire dans le cadre d'une demande présentée en vertu de l'article 73 de la Loi »⁴³.

[102] Pour le service d'alimentation de la charge locale, la question de la neutralité tarifaire et des revenus additionnels considérés à cette fin est examinée aux Sections 5.1 et 6.1 de la présente décision.

[103] Dans le cas du service de point à point, la Régie comprend que le Transporteur distingue deux composantes dans le revenu additionnel apporté par une convention de service. La première composante correspond aux revenus nécessaires à la stricte couverture des coûts du projet supportés par le Transporteur. La seconde est constituée, le cas échéant, du montant excédentaire à cette stricte couverture des coûts. Cette seconde composante représente, selon le Transporteur, un revenu disponible qui pourrait être utilisé aux fins de couvrir les coûts supportés par le Transporteur dans le cadre de nouveaux projets d'investissement.

⁴³ Décision D-2011-083 Motifs, p. 44, 45 et 49.

[104] Le Transporteur soutient que toute autre conclusion imposerait une exigence excédant le cadre réglementaire applicable.

[105] La Régie ne retient pas la distinction que fait le Transporteur dans les revenus additionnels. Elle ne partage pas, non plus, son point de vue reflété au paragraphe précédent.

[106] Le texte des Tarifs et conditions n'exige pas le type de distinction apportée par le Transporteur quant à l'utilisation des revenus additionnels associés à un projet d'investissement de la catégorie « Croissance ».

[107] Si un client requérant prévoit, dans sa convention de service accompagnant le projet, une quantité de réservations procurant au Transporteur des revenus totaux supérieurs à ce qui est exigible pour couvrir les coûts du projet et que, de ce fait, l'impact tarifaire du projet est à la baisse, cette baisse tarifaire devrait profiter à la clientèle existante jusqu'à la fin de cette entente contractuelle du client. Ces revenus ne peuvent servir, en tout ou en partie, à couvrir les coûts d'un projet futur visant le même client.

[108] Cette approche respecte le cadre réglementaire et reflète l'esprit de la décision D-2002-95 qui mentionnait qu'un nouveau projet serait « *au pire neutre* ».

[109] En conséquence, la Régie ne retient pas l'interprétation du Transporteur sur le concept de revenu additionnel et de la neutralité tarifaire qui en découle.

[110] Les revenus additionnels à considérer par projet doivent englober la totalité des revenus tirés de la (ou des) convention(s) de service associée(s) à ce projet.

4. SECTION A – COÛT DES AJOUTS AU RÉSEAU

4.1 APPLICATION DE L'ALLOCATION MAXIMALE DU TRANSPORTEUR DANS LE CAS DES AJOUTS AU RÉSEAU

[111] Le texte des Tarifs et conditions en vigueur prévoit l'application d'une allocation maximale dans le cas de tous les ajouts au réseau. La portion du coût d'un projet excédant le Montant maximal est payée au moyen d'une contribution du client.

[112] Dans sa décision D-2009-071, la Régie se questionne sur l'application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau :

« [107] La Régie considère que l'application de l'allocation maximale du Transporteur pour le raccordement des centrales requises pour les besoins de la charge locale en vertu de la section B de l'appendice J et l'application de cette même allocation pour les ajouts au réseau requis en vertu de la section C de l'appendice J pour se rendre jusqu'au point de livraison de l'électricité, soulève un questionnement de fond quant au respect de l'objectif de neutralité tarifaire.

[108] De même, l'application de l'allocation maximale pour le raccordement des centrales en vertu de la section B de l'appendice J dans le cas du service de point à point, d'une part, et l'application de cette même allocation dans le cas des ajouts d'interconnexion en vertu de la section D de l'appendice J, d'autre part, soulève un questionnement similaire.

[109] Selon la Régie, il est nécessaire, aux fins de cet examen, de prendre en considération le fait que les tarifs actuels ainsi que le montant de l'allocation maximale du Transporteur sont établis en considérant le coût de l'ensemble du réseau de transport, incluant les équipements à partir de la basse tension du poste de départ des centrales jusqu'à la basse tension des postes satellites, avec quelques cas particuliers pour les charges importantes raccordées directement à la haute tension, ou jusqu'au point de sortie des interconnexions. Le test de neutralité tarifaire doit donc être effectué en prenant en compte ces caractéristiques.

[110] Par ailleurs, cet exercice doit aussi tenir compte des modalités relatives à l'examen des demandes d'autorisation des projets d'investissement soumises à la Régie. En particulier, les projets de raccordement de centrales, d'une part, et ceux d'intégration de charge ou d'interconnexions, d'autre part, font généralement l'objet de projets distincts et, en conséquence, d'un examen distinct par la Régie.

Il en résulte une application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau.

[111] Afin de remédier à cette situation, plusieurs options peuvent être envisagées, dont :

- L'application de l'allocation maximale uniquement lors du raccordement de centrales;*
- L'application de l'allocation maximale uniquement lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion;*
- L'application d'un pourcentage de l'allocation maximale lors du raccordement de centrales et d'un pourcentage lors de l'intégration de la charge ou de l'interconnexion. Par exemple, la proportion pourrait être 50 % dans chaque cas ou alors être déterminée selon une clef de répartition à définir.*

[112] La Régie conclut qu'il est nécessaire de réexaminer les modalités de l'appendice J des Tarifs et conditions afin de s'assurer que l'objectif recherché soit atteint, c'est-à-dire que les divers ajouts au réseau pour les besoins de la charge locale et ceux du service de point à point n'aient pas d'impact à la hausse sur les tarifs du Transporteur »⁴⁴.

[113] Dans le présent dossier, le Transporteur soumet deux approches différentes pour traiter de cette préoccupation, selon que les projets visés ont trait à la charge locale ou à la clientèle de point à point.

[114] La Régie est d'avis que cette question de double allocation se pose davantage dans le cas de la couverture des coûts que dans celui de l'attribution d'une allocation maximale, pour une même production transitée. Le test consiste ainsi à s'assurer que l'application de l'allocation soit accompagnée d'une garantie de revenus, en cohérence avec les particularités de chacun des services de transport.

[115] Après examen, la Régie juge qu'il n'y a pas de problème lié à une application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée, dans la mesure où chaque projet doit être accompagné de garanties de revenus suffisantes pour assurer la couverture des coûts des ajouts. La Régie traitera de cet aspect dans les prochaines sections.

⁴⁴ Aux pages 27 à 29.

5. SECTION B – AJOUTS AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DE CENTRALES

5.1 AJOUTS AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DE CENTRALES DANS LE CADRE DE LA PARTIE IV DES TARIFS ET CONDITIONS

[116] La section B de l'appendice J en vigueur ne comporte pas de disposition spécifique ayant trait aux projets d'intégration de ressources pour l'alimentation de la charge locale (projets de ressources).

[117] Actuellement, pour les projets de ressources, qui peuvent découler d'appels d'offres, de dispenses ou autres programmes d'achats, le Transporteur établit le Montant maximal qu'il supporte en fonction de l'allocation maximale en vigueur lors de la signature de l'entente de raccordement intervenue entre lui et le propriétaire de la centrale et de la nouvelle puissance maximale à transporter de la centrale⁴⁵. Le Transporteur intègre ce Montant maximal à la base de tarification.

[118] Tel que mentionné à la Section 4 de la présente décision, la Régie a émis, dans sa décision D-2009-071, une préoccupation quant à l'application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée⁴⁶.

[119] Par ailleurs, dans sa décision D-2007-141 portant sur l'autorisation du projet d'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia, la Régie réservait sa décision sur la contribution à verser par le Distributeur, notamment en raison de la problématique de la puissance à considérer pour l'intégration d'une ressource intermittente. Pour l'intégration des projets issus des appels d'offres d'énergie éolienne A/O 2005-03 et A/O 2009-02, la Régie formulait les mêmes réserves quant à la contribution du Distributeur⁴⁷.

[120] Afin de répondre à ces problématiques, le Transporteur propose un nouveau traitement pour les projets de ressources. Il suggère de les intégrer à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution du Distributeur.

⁴⁵ Pièce B-0015, p. 16.

⁴⁶ Décision D-2009-071, p. 27 et 28.

⁴⁷ Décisions D-2011-166, p. 9 et D-2014-045 Motifs, p. 23.

[121] Pour ce faire, le Transporteur propose de n'allouer un Montant maximal qu'à la quantité de mégawatt (MW) liée au projet de croissance des charges, représentée par les projets relatifs aux postes satellites. Le calcul d'un Montant maximal pour les projets de ressources ne servirait qu'à limiter la portion des coûts pouvant être intégrée à l'agrégation annuelle des coûts des projets du Distributeur. Le cas échéant, le Distributeur devrait payer une contribution initiale, équivalant à la différence entre le coût du projet et l'allocation maximale. Le coût de ces projets, ou la valeur de l'allocation maximale y étant associé, seraient ajoutés à l'agrégation annuelle des coûts pour tous les projets du Distributeur, (agrégation charge-ressources).

[122] Le Transporteur illustre sa proposition au tableau suivant :

TABLEAU 1
ÉVALUATION PROPOSÉE DE LA CONTRIBUTION REQUISE
DU DISTRIBUTEUR – EXEMPLE D'AGREGATION

Projets	Croissance sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur (598 \$/kW)	Coûts des ajouts au réseau	Écart entre l'allocation max. et les coûts
	MW	M\$	M\$	M\$
Projet Poste satellite A	100	59,8	39,8	20,0
Projet Poste source B	-	-	50,0	-50,0
Projet Ressource 1	-	-	100,0 ⁽¹⁾	-100,0
Total	100	59,8	189,8	-130,0
Frais d'entretien et d'exploitation (15 %)				-19,5
Contribution du Distributeur				-149,5

(1) Dans cet exemple, les coûts sont nets de la contribution initiale, soit la différence entre le coût réel du projet et l'allocation maximale basée sur la puissance à transiter du projet. Par exemple, lorsque le coût du projet est de 150 M\$ et que l'allocation maximale est de 100 M\$, le coût net de la contribution est de 100 M\$ et est payable par le Distributeur.

Source : Pièce B-0016, p. 15.

[123] Le Transporteur précise que les modalités relatives à sa contribution maximale pour les postes de départ d'une centrale seront toujours appliquées, malgré sa proposition de ne plus associer d'allocation maximale directement au projet. En effet, ce montant deviendra un coût du projet qui sera incorporé à l'agrégation charge-ressources, dans la mesure où ce coût ne dépasse pas l'allocation maximale⁴⁸.

⁴⁸ Pièce A-0042, p. 111 à 116.

[124] Selon le Transporteur, limiter le montant pouvant être intégré à l'agrégation charge-ressources au montant d'allocation maximale correspondant à la puissance du projet permet un calcul comparable pour tous les projets d'intégration de nouvelles ressources sur son réseau, que ces ressources soient associées au Distributeur ou à un client de point à point⁴⁹. En effet, le Transporteur soutient que si le coût total du projet de ressources du Distributeur était intégré à l'agrégation charge-ressources, il assumerait alors potentiellement, pour ce projet, un montant supérieur à celui qu'il assumerait pour un projet de ressources d'une autre clientèle⁵⁰.

[125] Par ailleurs, le Transporteur propose de cumuler les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charge-ressources annuelle des projets du Distributeur, afin de permettre de couvrir une contribution lors d'une année subséquente, le cas échéant. Pour les années où le montant d'allocation maximale serait inférieur à la valeur des mises en service, une contribution serait exigée.

[126] Le Transporteur soutient que le report de soldes positifs est en lien avec la décision D-2011-039, dans laquelle la Régie reconnaissait que, sur une très longue période, les besoins de transport liés à la croissance puissent requérir des investissements par palier, très coûteux, ayant des répercussions ponctuelles importantes sur le niveau de la contribution du Distributeur et qu'une certaine souplesse était donc à envisager⁵¹.

[127] Le Transporteur soumet que l'agrégation charge-ressources limite annuellement le coût des investissements qu'il assume au montant maximal d'allocations et que ce montant est lié exclusivement à la croissance de la charge locale, prévue sur 20 ans, aux postes satellites et pour des clients haute tension du Distributeur raccordés directement au réseau de transport⁵². De plus, cette proposition permet de lier conceptuellement, de façon globale, les ressources et les charges du Distributeur, en tenant compte de la nature du service offert à la charge locale⁵³. Le Transporteur fait référence, notamment, au fait qu'une multitude de charges diverses sont alimentées par une multitude de ressources, sans qu'il soit possible d'établir un lien direct entre une charge spécifique et une ressource particulière⁵⁴.

⁴⁹ Pièce B-0065, p. 5, par. 32.

⁵⁰ Pièce B-0015, p. 17.

⁵¹ Pièce B-0065, p. 3, par. 20.

⁵² Pièce B-0065, p. 1, par. 3.

⁵³ Pièce B-0016, p. 14.

⁵⁴ Pièce B-0065, par. 17.

[128] Enfin, le Transporteur plaide que sa proposition de limiter le montant d'allocation en fonction de la croissance des charges élimine tout risque de double allocation⁵⁵. Il précise à cet égard :

« [...] je n'admets pas, au nom de TransÉnergie, qu'il y a eu de double allocation, je ne le nie pas davantage. Je ne fais simplement que poser l'hypothèse que sur une base prospective, « Going forward », il devient une impossibilité mathématique et que ce risque appréhendé, qu'il se soit ou non matérialisé dans le cas d'un raccordement de centrales du Distributeur qui, pour certains, n'est pas une source de revenus, mais qu'une allocation aurait pu être néanmoins octroyée parce qu'on avait utilisé les mêmes mégawatts à la fois pour un projet d'ajout et un projet de raccordement de centrale, sur la base conceptuelle de cette allégation et de ce risque appréhendé. Ma position est la suivante : je n'admets, ni ne nie que ce risque-là se soit réalisé concrètement et je pense qu'il y aurait un débat à faire sur un projet particulier. Ce n'est pas l'enjeu de la Régie ici. L'enjeu de la Régie, c'est de voir, sur une base de « Policy making », sur une base de politique réglementaire, est-ce que le risque appréhendé, est-ce que le risque allégué, eEst-ce que l'inquiétude, qu'elle se soit matérialisée ou non, est gérée? La réponse, c'est qu'elle est gérée au plan mathématique, parce qu'il n'y a pas un dollar d'allocation qui est versé en l'absence d'un dollar le justifiant au niveau de la croissance des charges »⁵⁶.

[129] Par ailleurs, le Transporteur estime que sa proposition assure la couverture des coûts par le Distributeur pour l'ensemble des projets de ressources et qu'il ne peut y avoir de déficience de revenus associée au raccordement d'une centrale à énergie intermittente⁵⁷. Cette proposition permet donc, aussi, de répondre à la problématique de puissance à considérer aux fins du calcul de l'allocation maximale dans le cas de l'intégration d'une ressource intermittente soulevée dans les décisions D-2007-141 et D-2008-052 et reprise dans les décisions D-2010-165, D-2011-166 et D-2014-045.

[130] La proposition du Transporteur, appliquée aux dossiers dans lesquels la Régie a réservé sa décision⁵⁸, résulterait en une contribution additionnelle de 444,1 M\$ pour le Distributeur, montant qui serait majoré des frais d'entretien et d'exploitation et des taxes applicables. Ce montant serait sujet à révision pour tenir compte des montants réels des

⁵⁵ Pièce B-0065, p. 6, par. 37.

⁵⁶ Pièce A-0051, p. 183 et 184.

⁵⁷ Pièce B-0011, p. 14.

⁵⁸ Dossiers R-3631-2007, R-3742-2010, R-3836-2013.

mises en service réalisées en 2013 et 2014⁵⁹. Le Transporteur propose que cette contribution soit intégrée lors d'une prochaine demande tarifaire, faisant suite à la présente décision⁶⁰.

[131] L'ACEFO est d'avis que la proposition d'agrégation du Transporteur est appropriée, car elle permet de s'assurer que tous les coûts relatifs aux ajouts pour les besoins du Distributeur soient pris en compte pour la détermination de la contribution à verser au Transporteur.

[132] Néanmoins, l'intervenante formule une alternative à la proposition du Transporteur. Elle propose que le Distributeur reçoive chaque année un crédit pour les ajouts au réseau, correspondant à l'augmentation annuelle de ses besoins totaux, multipliée par l'allocation maximale. Ce montant, qui pourrait être intégré à la base de tarification du Transporteur, serait utilisé pour couvrir le coût des ajouts. S'il y a excédent, ce dernier serait cumulé en vue d'être utilisé ultérieurement.

[133] Suivant la proposition de l'ACEFO, une contribution du Distributeur ne serait requise que si la banque de crédit est épuisée. L'intervenante recommande que la gestion de cette banque se fasse sur une certaine période durant laquelle les crédits sont évalués et comparés aux coûts des ajouts prévus. Cette période pourrait être, par exemple, de cinq ans.

[134] La proposition de l'intervenante repose sur les prémisses suivantes :

- l'ensemble des besoins du Distributeur sert à déterminer le tarif du Transporteur;
- les besoins du Distributeur sont pérennes;
- l'évaluation de la contribution du Distributeur doit être basée sur des données réelles;
- les besoins du Distributeur évoluent graduellement en continu, alors que les ajouts sont discontinus et répondent à des besoins immédiats et futurs.

[135] L'intervenante est d'avis que sa méthodologie permet d'assurer la neutralité tarifaire, puisqu'il s'agit de croissance réelle qui tient compte du fait que la charge se matérialise graduellement, tandis que la méthodologie actuellement utilisée par le

⁵⁹ Pièce B-0015, p. 20.

⁶⁰ Pièce B-0016, p. 16.

Transporteur n'assure l'atteinte de la neutralité tarifaire qu'à la vingtième année, dans l'hypothèse où la prévision des besoins se réalise.

[136] Comme la charge du Distributeur est pérenne et que la durée de vie utile moyenne des équipements du Transporteur est de 40 ans, l'intervenante propose que l'allocation maximale soit évaluée sur une période de 40 ans.

[137] L'intervenante illustre l'impact de sa proposition et conclut que cette approche donne des résultats semblables à ceux découlant de la proposition du Transporteur⁶¹.

[138] Le Transporteur est d'avis que l'alternative de l'intervenante comporte les déficiences suivantes :

- utilisation annuelle de la charge du Distributeur, qui n'est pas cohérente avec la prévision de charge sur 20 ans à l'origine du projet d'investissement;
- défaut d'appariement entre les coûts des ajouts et les revenus qui en découlent;
- ne tient pas compte du fait que l'évolution de la charge comporte des variantes régionales : possibilité de croissance globale nulle, composée de croissance et de décroissance;
- possibilité de non-contribution du Distributeur pour une période donnée⁶².

[139] Pour ce qui est des deux premières déficiences identifiées par le Transporteur, l'intervenante réplique que l'appariement des coûts d'un projet aux revenus qu'il génère est adéquat pour les projets de point à point, mais ne l'est pas pour la charge locale, les revenus associés à celle-ci n'étant pas reliés à un projet en particulier, mais plutôt à l'ensemble de ses besoins.

[140] Quant aux deux autres déficiences, l'intervenante soutient que les effets des variantes régionales peuvent être surmontés en considérant une période donnée durant laquelle une diminution ou une stagnation qui pourrait survenir une année pourrait être compensée par une augmentation plus forte au cours des années suivantes.

⁶¹ Pièce C-ACEFO-0011, p. 14 et 15.

⁶² Pièces B-0050, diapositive 26 et A-0042, p. 75 et suivantes.

[141] L'ACEFO conclut que sa proposition suit plus fidèlement les revenus que le Distributeur verse au Transporteur, qu'elle permet implicitement de prendre en considération la disparité des croissances selon les régions, qu'elle est simple d'application et qu'elle s'appuie sur des données plus précises que celles d'une prévision des besoins sur 20 ans⁶³.

[142] L'AQCIE-CIFQ, pour sa part, appuie la proposition du Transporteur d'intégrer les investissements liés aux projets de ressources à ceux liés à la croissance de la charge locale. L'intervenant est d'avis que la proposition du Transporteur répond à ses préoccupations relatives à la double application de l'allocation maximale pour les projets d'investissement du Distributeur, à l'intégration des parcs de production à énergie variable et au respect de la neutralité tarifaire.

[143] Toutefois, selon l'intervenant, le Transporteur devrait, pour la détermination du montant de la contribution additionnelle, tenir compte de l'ensemble des capacités excédentaires de transformation des postes-satellites, incluant ceux qui n'ont pas fait l'objet d'investissements depuis 2006, afin d'estimer correctement les revenus incrémentaux.

[144] À cet égard, le Transporteur répond qu'il est généralement difficile de retracer l'origine de la capacité excédentaire⁶⁴.

[145] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ recommande une détermination des contributions du Distributeur sur une base annuelle, sans tenir compte des excédents des années passées. L'intervenant considère que le cumul de soldes dégagés dans l'agrégation annuelle des projets du Distributeur ne respecte pas la notion de neutralité tarifaire, car il prive les clients existants de la baisse tarifaire à laquelle ils auraient droit. Ce report ne respecterait pas non plus l'équité intergénérationnelle, puisque les clients actuels ne pourront bénéficier des revenus excédentaires contemporains⁶⁵. L'intervenant précise qu'il appuie la proposition alternative soumise par l'ACEFO pour la période de 2006 à 2014⁶⁶.

⁶³ Pièce A-0048, p. 143 à 145.

⁶⁴ Pièce B-0050, diapositive 27.

⁶⁵ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 9.

⁶⁶ Pièces C-AQCIE-CIFQ-0020, p. 4 et A-0052, p. 189 à 192.

[146] L'expert de l'AQCIE-CIFQ considère que la proposition du Transporteur n'est pas logique. Il précise que les projets de ressources ne génèrent des revenus que s'ils sont associés à une croissance de charge. Si tel n'est pas le cas, les coûts du projet de ressources devraient être assumés par le Producteur.

[147] Par ailleurs, cet expert ne comprend pas la raison pour laquelle l'allocation maximale serait limitée dans le cas où un projet de ressources serait directement associé à de la croissance de la charge. Il ne comprend pas non plus que les crédits dégagés par la croissance de la charge ne puissent compenser le coût total des projets⁶⁷.

[148] Enfin, cet expert est d'avis que le report de soldes positifs cause une distorsion quant au signal de prix. Cependant, il soutient que cela serait moins problématique pour la charge locale, puisque les investissements sont généralement requis pour répondre à son obligation de desservir⁶⁸.

[149] La FCEI considère que la proposition du Transporteur est inéquitable pour la charge locale, en comparaison avec l'application proposée pour la clientèle de point à point, notamment parce que seuls les revenus associés à la capacité incrémentale découlant d'un investissement à un poste satellite sont reconnus.

[150] Elle suggère plutôt d'attribuer l'allocation maximale à tous les projets, qu'il s'agisse de postes satellites ou de postes sources et, le cas échéant, d'exiger les contributions requises à l'aide de suivis des projets de la charge locale⁶⁹. La FCEI considère que son approche serait ainsi davantage comparable à celle appliquée à la clientèle de point à point⁷⁰. Selon l'intervenante, cette proposition assure le lien de causalité entre les revenus et les investissements, d'où un bon signal de prix. Ce dernier est, selon elle, encore plus important pour la clientèle du service de point à point, qui représente une faible proportion du revenu requis.

⁶⁷ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 15 et 16.

⁶⁸ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0034, p. 3 et 4.

⁶⁹ Pièce C-FCEI-0010, p. 7 à 11.

⁷⁰ Pièce A-0051, p. 15.

[151] Toutefois, la FCEI reconnaît la lourdeur du suivi qu'elle propose et suggère qu'il soit effectué à un niveau plus agrégé⁷¹.

[152] Selon le Transporteur, les propositions de l'intervenante ne considèrent pas qu'un poste source alimente normalement plus d'un poste satellite et qu'un poste satellite n'est pas toujours alimenté exclusivement par un seul poste source. Ces propositions ne tiennent pas compte des projets de lignes, de postes stratégiques ni des renforcements de réseau⁷².

[153] L'intervenante ne considère pas comme problématique la première critique du Transporteur :

« Notre proposition c'est de regarder ce qui se passe en amont de la croissance de la charge à un poste satellite. Alors, si vous avez de la croissance, par exemple, sur la capacité existante à un poste satellite, bien, cette croissance-là pourrait être utilisée pour rencontrer les allocations qui auront été faites en amont du poste satellite »⁷³.

[154] En argumentation, le Transporteur ajoute que l'avantage apparent présenté par la FCEI, soit d'empêcher tout lien entre les engagements à un poste satellite ou source avec la croissance de charge à un autre poste satellite, ne tient pas compte des réalités physiques du réseau qui permet de nombreuses permutations⁷⁴.

[155] L'expert de NLH critique, quant à lui, la possibilité de reporter les crédits découlant de l'agrégation, un traitement équivalent ne trouvant pas application pour les autres utilisateurs du réseau⁷⁵.

[156] L'UC remet en question la problématique soulevée par la Régie quant à la double allocation, en soulignant, notamment, que cette question est unique en Amérique :

« Force est de constater que non seulement la charge locale est de façon tout à fait exceptionnelle en Amérique, soumise au test de neutralité tarifaire par le

⁷¹ Pièce A-0051, p. 15 à 24.

⁷² Pièce B-0050, diapositive 29.

⁷³ Pièce A-0051, p. 20.

⁷⁴ Pièce B-0065, par. 73c).

⁷⁵ Pièce C-NLH-0018, p. 28 et 29.

Transporteur dans sa politique d'ajouts actuelle, mais les modifications proposées par Transporteur aggrave sa situation en n'allouant comme contribution aux projets ressources du Distributeur, selon les aléas des projets réalisés chaque année pour le maintien du réseau et la croissance des besoins, que la portion non utilisée des allocations maximales agrégées de ces derniers.

UC soumet que la proposition du Transporteur ne repose sur aucun principe reconnu. Lorsque comparée à ce qui prévaut dans les autres juridictions, elle vise essentiellement à minimiser la facture de transport des clients du service point à point au détriment des clients de la charge locale »⁷⁶.

[157] L'UC recommande ainsi de rejeter la proposition du Transporteur, qu'elle qualifie de discriminatoire envers la charge locale.

Opinion de la Régie

[158] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur relative au traitement des projets de ressources répond de manière satisfaisante à la préoccupation exprimée dans la décision D-2009-071⁷⁷, ainsi qu'à la problématique de la puissance à considérer dans le cas de l'intégration d'une énergie intermittente, soulevée dans ses décisions D-2007-141, D-2008-052, D-2010-165 et D-2014-045.

[159] Plus particulièrement, la Régie reconnaît que l'agrégation annuelle des projets est un outil adapté permettant de répondre aux problématiques soulevées dans ses décisions antérieures. En effet, comme il est impossible, pour le Transporteur, d'associer les projets de ressources et les projets de charges⁷⁸, l'agrégation charge-ressources permet d'assurer un lien global entre les projets, permettant ultimement de répondre à la croissance de la charge.

[160] La Régie reconnaît aussi que cet outil ne lie le montant maximal d'allocations, calculé annuellement, qu'à des projets de croissance des charges. Les revenus provenant du service d'alimentation de la charge locale étant déterminés sur la base des charges, cela permettra d'assurer la couverture des coûts par des revenus additionnels, lors de la mise en service de ces projets.

⁷⁶ Pièce C-UC-0008, p. 6.

⁷⁷ Au paragraphe 111.

⁷⁸ Pièce B-0016, p. 12.

[161] La Régie partage l'avis du Transporteur à l'effet que le report annuel de solde positif est une proposition répondant au besoin de souplesse envisagé dans la décision D-2011-039⁷⁹.

[162] Par ailleurs, la Régie constate que la proposition du Transporteur permet aussi de répondre de manière satisfaisante à la problématique de la puissance à considérer dans le cas de l'intégration de ressources intermittentes. En effet, comme aucun MW de croissance n'est attribué aux projets de ressources, aucun pourcentage de puissance n'est considéré aux fins du calcul d'un Montant maximal pour ce type de projet. Le niveau de couverture des coûts des projets de ressources dépend ainsi des marges dégagées par les allocations⁸⁰ pour les projets de postes satellites, peu importe qu'il s'agisse d'un projet d'énergie intermittente ou non.

[163] Toutefois, la Régie considère qu'afin de répondre aux problématiques soulevées dans ses décisions antérieures, il n'est pas requis de limiter le montant des projets de ressources considéré dans l'agrégation charge-ressources à celui obtenu par application de l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter sur le réseau. La Régie ne voit pas non plus l'utilité d'exiger une contribution initiale du Distributeur.

[164] À cet égard, la Régie ne partage pas l'avis du Transporteur selon lequel il serait inéquitable, envers les autres clientèles, qu'un montant supérieur au montant de l'allocation maximale soit potentiellement alloué aux projets de ressources. Elle est d'avis qu'un traitement équitable n'implique pas nécessairement que toutes les catégories de clients bénéficient d'un traitement identique. Dans certains cas, un traitement équitable exige un traitement différent qui tienne compte des caractéristiques spécifiques des différentes clientèles.

[165] La charge locale se distingue des clients de point à point puisqu'elle n'est astreinte à aucun engagement prévu à l'article 12A.2. Un montant de revenus additionnels permettant la couverture du montant supporté par le Transporteur dans le cas d'un projet de ressources ne fait donc pas l'objet d'un engagement contractuel.

⁷⁹ Voir, notamment, par. 431

⁸⁰ Soit la différence entre le Montant maximal et le coût des projets, si l'écart est positif.

[166] Les revenus que procure la charge locale proviennent de la prévision de ses besoins de transport multipliés par le tarif annuel. La proposition du Transporteur est de ne considérer, aux fins de l'application de l'allocation maximale, que la puissance en lien avec les investissements aux postes satellites et celle liée aux ajouts des clients raccordés directement au réseau de transport. La Régie est d'avis que si les revenus additionnels associés à cette puissance excèdent le coût des investissements aux postes satellites, il est juste qu'ils puissent servir à couvrir, en tout ou en partie, les investissements liés aux autres projets, dont les projets de ressources. Il y a ainsi adéquation entre les revenus additionnels et les montants intégrés à la base de tarification.

[167] De plus, la Régie est d'avis que cette approche, sans limitation du montant à intégrer à l'agrégation charge-ressources, est cohérente avec l'agrégation actuelle. Celle-ci, tout en limitant le montant annuel d'allocation pouvant être assumé par le Transporteur selon les dispositions prévues à la section E de l'appendice J, tient compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de 20 ans.

[168] Enfin, la Régie constate que le montant dont peut bénéficier le Distributeur pour les projets de ressources dépend de la marge dégagée dans l'agrégation annuelle des projets. Ainsi, un projet de ressources pourrait se voir attribuer un montant inférieur au Montant maximal correspondant à la puissance associée au projet, voire un montant nul, puisque le Distributeur n'est pas astreint aux mêmes garanties financières que les clients du service de point à point.

[169] Ainsi, la Régie considère que la proposition du Transporteur relative au traitement des projets de ressources, sans la modalité visant à limiter le montant pouvant être intégré à l'agrégation charge-ressources, permet de traiter équitablement les clientèles.

[170] La Régie retient de la preuve que les modalités entourant la contribution pour les postes de départ, prévues à la sous-section 1 de la section B de l'appendice J, continueront d'être appliquées dans le cas des projets de ressources. Elle estime que l'application de ces dispositions demeure appropriée, afin d'éviter un surdimensionnement des postes de départ, l'objectif recherché depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur⁸¹.

⁸¹ Décision D-2002-95, p. 293.

[171] La Régie ordonne au Transporteur de fournir une preuve supplémentaire dans le cadre de la phase 2, afin de préciser les modalités d'application pour les postes de départ dans les cas où il n'y aurait pas de solde dégagé dans l'agrégation charge-ressources.

[172] Par ailleurs, la Régie reconnaît que la proposition soumise par l'ACEFO présente un certain intérêt, en raison notamment des avantages énumérés par l'intervenante.

[173] La Régie est d'avis que la proposition de l'ACEFO présente certaines similarités avec la proposition du Transporteur. En effet, les deux approches ne considèrent qu'une seule référence aux fins du calcul d'un Montant maximal. Pour ce qui est de la proposition du Transporteur, il s'agit de la quantité de MW en lien avec des projets d'investissements aux postes satellites, alors que l'ACEFO considère la croissance annuelle des besoins de la charge locale sur une durée de 40 ans.

[174] La Régie reconnaît que cette dernière approche est associée à des besoins précis, en lien avec les revenus additionnels que procure annuellement la charge locale. Elle reconnaît également que cette approche permet de tenir compte de la matérialisation graduelle de la charge locale. Quant à la proposition du Transporteur, la Régie considère qu'elle est en continuité avec l'approche retenue à ce jour pour la détermination du montant maximal supporté par le Transporteur, soit d'appliquer l'allocation maximale à la puissance maximale à transporter, associée aux projets.

[175] La Régie est toutefois d'avis que la proposition du Transporteur relative au traitement des projets de ressources répond adéquatement aux préoccupations de la Régie, sans exiger une revue en profondeur de la méthodologie actuellement en place, contrairement à la proposition de l'ACEFO.

[176] Enfin, la Régie note que la décision D-2015-119, rendue dans le dossier relatif au projet d'intégration du parc éolien Mesgi'g Ugju's'n (Rivière-Nouvelle), inclut aussi une réserve quant à la contribution du Distributeur, jusqu'à ce que la présente décision statue sur cette question⁸². La Régie s'attend à ce que la méthodologie retenue dans la présente section s'applique à ce projet.

⁸² Décision D-2015-119, p. 21, rendue le 23 juillet 2015.

[177] En conséquence, la Régie accueille partiellement la proposition du Transporteur relative au traitement des projets de ressources du Distributeur. Elle rejette la modalité visant à limiter le coût des projets de ressources pouvant être intégré à l'agrégation charge-ressources.

[178] Pour la détermination de la contribution additionnelle découlant, notamment, de l'application de la méthodologie retenue dans la présente décision aux projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision⁸³, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de son dossier tarifaire 2017, l'annexe 1 de la pièce B-0016, en tenant compte de la présente décision et des données réelles. La Régie ordonne également au Transporteur de préciser, à cette même occasion, le montant de la contribution liée à chacun des projets pour lesquels elle a réservé sa décision.

5.2 AMÉNAGEMENTS PARTICULIERS POUR CERTAINS PROJETS TELS QUE LES PROJETS D'INTÉGRATION DE NOUVELLES SOURCES D'ÉNERGIE RENOUVELABLES

[179] Dans le dossier R-3738-2010, le Transporteur proposait d'instaurer des aménagements particuliers aux éléments actuels de justification économique de certains projets tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables faisant l'objet d'appels d'offres du Distributeur à la suite d'une demande du gouvernement du Québec et pour lesquels des solutions à la pièce seraient sous-optimales⁸⁴.

[180] La portion des coûts non supportée par l'augmentation initiale de puissance à transporter pourrait, selon le cas, être temporairement assumée par l'ensemble de la clientèle du Transporteur, jusqu'à ce que de nouvelles demandes de transport viennent résorber l'excédent de capacité initiale. Dans d'autres cas, selon le type de projet, une socialisation permanente de ces coûts pourrait être envisagée.

[181] Dans ce même dossier, la Régie avait alors choisi d'ajouter ce sujet à la liste des problématiques à examiner dans le dossier générique sur la Politique d'ajouts.

⁸³ Décisions D-2012-059, p. 79, D-2011-166, p. 8 et 9, D-2014-045 Motifs, p. 23 et D-2015-119, p. 21, par. 75.

⁸⁴ Décision D-2010-124, p. 22.

[182] Dans le présent dossier, le Transporteur propose de maintenir les modalités existantes pour les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables. Cependant, en raison de sa proposition d'agrégation des ajouts pour la charge locale, il n'envisage plus l'approche proposée dans le dossier R-3738-2010. Selon lui, les modalités proposées dans la présente demande relativement à sa Politique d'ajouts encadrent adéquatement les modalités d'intégration de tels projets⁸⁵.

[183] L'UC soutient que la prise en compte des exigences gouvernementales pourrait se faire en modulant le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de l'allocation maximale. Selon elle, l'utilisation d'un taux inférieur au coût moyen du capital prospectif utilisé par le Transporteur pour les projets qui découlent d'un décret gouvernemental aurait pour conséquence d'augmenter l'allocation maximale consentie et de faire supporter par l'ensemble des clients du Transporteur le coût des politiques gouvernementales⁸⁶.

[184] L'intervenante recommande à la Régie de s'inspirer, d'une part, de la proposition soumise par le Transporteur dans le dossier R-3738-2010 et, d'autre part, de l'ordonnance 1000 de la FERC afin de faire supporter les coûts des projets de ressources de la charge locale associés à une demande du gouvernement à tous les utilisateurs du réseau de transport. L'UC est d'avis que cette approche devrait permettre d'identifier les projets de ressources admissibles à cet égard. Quant aux autres projets, ils continueraient d'être soumis aux règles en vigueur⁸⁷. Selon l'UC, l'ordonnance 1000 de la FERC a, entre autres, pour objectif de favoriser l'intégration des projets de sources d'énergie renouvelables. L'intervenante soutient que la proposition du Transporteur, en ce qui a trait à l'intégration des projets de ressources du Distributeur exigés par le gouvernement, va dans une direction opposée à celle de la FERC⁸⁸.

[185] En commentaire sur cette proposition de l'UC, le Transporteur soutient qu'il répond aux demandes de ses clients, quelle qu'en soit l'origine⁸⁹.

⁸⁵ Pièce B-0016, p. 32.

⁸⁶ Pièce C-UC-0008, p. 13.

⁸⁷ Pièce C-UC-0016, p. 13.

⁸⁸ Pièce C-UC-0008, p. 13.

⁸⁹ Pièce B-0050, p. 30.

Opinion de la Régie

[186] En raison de ses conclusions énoncées à la Section 5.1 de la présente décision, **la Régie ne retient pas la proposition de l'UC et accepte la proposition du Transporteur de ne pas donner suite à sa réflexion identifiée dans le dossier R-3738-2010.**

5.3 AJOUTS AU RÉSEAU POUR LE RACCORDEMENT DE CENTRALES POUR LA PARTIE II DES TARIFS ET CONDITIONS

[187] Dans la décision D-2014-117, la Régie constate que la proposition du Transporteur ne présente pas de modalités visant à éviter l'application en double de l'allocation maximale pour un utilisateur du service de point à point et requiert de ce dernier une preuve complémentaire à cet effet⁹⁰. Le Transporteur donne suite à cette demande.

[188] Dans sa preuve initiale, le Transporteur rappelle que, lorsqu'un client de point à point fait des demandes de service de transport pour lesquelles des ajouts au réseau de transport sont nécessaires, le montant de l'allocation octroyée par le Transporteur est basé sur une période maximale de 20 ans ou sur la durée de la convention de service. Le client doit payer, le cas échéant, une contribution si les coûts des ajouts au réseau sont supérieurs à l'allocation maximale ainsi calculée.

[189] Il ajoute que les clients de point à point peuvent également couvrir le coût des ajouts au réseau pour un raccordement de centrales par l'obligation de prendre un des engagements d'achat prévus à l'article 12A.2⁹¹.

[190] Le Transporteur propose de maintenir l'approche en vigueur et d'octroyer une allocation maximale pour le raccordement de centrales à la demande d'un client du service de point à point.

[191] Il indique qu'avec le suivi des engagements proposé, la couverture des coûts des ajouts au réseau par le Transporteur, pour ses clients de transport de point à point, est assurée et vérifiée.

⁹⁰ Pièce A-0005, p. 21, par. 38 et 39.

⁹¹ Pièce B-0016, p. 12.

[192] Le Transporteur précise qu'une allocation est octroyée à un client de point à point seulement si l'ajout au réseau requis pour répondre à son besoin génère des revenus pour le Transporteur, tant pour un service de transport de point à point que pour un raccordement de centrale. Chaque allocation est associée à un ajout au réseau pour lequel le client de transport de point à point est tenu de prendre un engagement contractuel d'une durée suffisante, afin que le Transporteur couvre tous ses coûts.

[193] Ainsi, selon le Transporteur, la fixation d'hypothèses quant à la puissance à transporter ou aux revenus à être associés aux ajouts réalisés à la demande de clients de point à point n'est pas requise⁹².

[194] Le Transporteur présente sa compréhension de la problématique, comme suit :

« Engagement selon 12A.2 i)

[...]

– A suscité des questionnements quant aux éléments suivants :

- Que 1 \$ de revenu pourrait servir à couvrir plus de 1 \$ de coût;*
- Utilisation de revenus futurs pourrait couvrir des coûts actuels »⁹³.*

[195] L'ACEFO ne remet pas en question l'application d'une allocation pour les projets d'interconnexion et d'une autre pour le raccordement de centrales. Elle insiste sur le fait que les coûts doivent être recouverts à l'aide de revenus additionnels.

[196] Selon l'ACEFO, il s'agit d'identifier l'engagement contractuel et de le lier à un projet spécifique. De son point de vue, la Régie devrait exiger que les coûts encourus par le Transporteur pour un ajout au réseau soient compensés par des revenus additionnels garantis par un engagement contractuel prévoyant clairement cet élément⁹⁴.

[197] L'AQCIE-CIFQ, pour sa part, ne remet pas en question le fait qu'un projet pour le service de point à point puisse se voir octroyer un Montant maximal, qu'il s'agisse d'un projet de raccordement de centrales ou d'un projet d'interconnexion.

⁹² Pièce B-0011, p. 13.

⁹³ Pièce B-0050, diapositive 36.

⁹⁴ Pièce C-ACEFO-011, p. 20.

[198] L'intervenant propose d'inclure le traitement du raccordement des interconnexions à l'article 12A.2 et à l'appendice J.

[199] De plus, l'AQCIE-CIFQ recommande de modifier l'article 12A.2 i) de façon à assurer que l'allocation maximale, pour répondre aux besoins de clients de service de point à point, ne soit octroyée que pour des investissements générant des revenus additionnels, en vue de respecter l'interprétation faite par la Régie dans ses décisions D-2007-08 et D-2009-071. Dans sa plaidoirie, l'intervenant précise que par revenus additionnels il entend des revenus nouveaux⁹⁵.

[200] La FCEI, de son côté, estime que la proposition du Transporteur ne répond pas adéquatement à la problématique de la double allocation.

[201] Selon l'intervenante, cette proposition fait en sorte que des projets pourraient se voir attribuer des revenus provenant de capacité non requise pour les desservir. De plus, compenser l'allocation à un projet sur la base de revenus qui ne peuvent pas mécaniquement provenir de ce projet n'est ni justifié, ni souhaitable. Pour assurer un bon signal de prix, il doit exister un lien de causalité entre les engagements et les revenus qui les couvrent. Si cette condition n'est pas remplie, cela pourrait notamment rendre le client indifférent entre une réservation de 500 MW et une autre de 1000 MW, ce qui ne favoriserait pas une utilisation optimale du réseau.

[202] La FCEI croit que la combinaison de l'allocation maximale et du suivi proposée pour les clients de point à point pourrait permettre à certains d'entre eux de se soustraire à leur contribution équitable aux coûts communs du service de transport.

[203] Selon l'intervenante, la proposition du Transporteur pour les clients de point à point est incompatible avec les principes directeurs que l'intervenante recommande⁹⁶.

[204] L'UC, quant à elle, est d'avis que la proposition du Transporteur vise essentiellement à minimiser la facture de transport des clients du service de point à point. L'intervenante soutient que cette proposition est discriminatoire pour la charge locale.

⁹⁵ Pièces C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 20 et A-0042, p. 214.

⁹⁶ Pièce C-FCEI-0010, p. 7 à 9.

Opinion de la Régie

[205] La Régie constate, des positions formulées par les participants au dossier, que l'application de l'allocation maximale dans le cas d'un raccordement de centrales et dans le cas d'ajouts requis par la fourniture d'un service de transport point à point ne constitue pas, en soi, un problème.

[206] La préoccupation exprimée a trait à l'atteinte de la neutralité tarifaire, qui requiert une compensation, par des revenus additionnels, du coût supporté par le Transporteur. L'application de la Politique d'ajouts en vigueur, dans les faits, n'assure pas l'atteinte de cet objectif.

[207] La Régie note que l'objectif recherché par la proposition du Transporteur est d'assurer que les coûts des ajouts requis pour satisfaire un besoin de croissance d'un client de point à point sont couverts par des conventions de service du client demandeur et non par les revenus provenant de l'utilisation des ajouts prévus dans le projet concerné.

[208] La Régie est d'avis que l'allocation octroyée pour un projet donné devrait être couverte par des revenus additionnels apportés par ce projet, distincts des revenus de service de transport déjà intégrés dans les tarifs existants.

[209] De ce fait, la Régie considère que, puisque l'allocation maximale est appliquée à un projet et non à un client, il est cohérent d'associer à ce projet les revenus qu'il rapporte et non ceux provenant de réservations effectuées par le client dans le cadre d'autres projets. Il s'agit d'une distinction importante.

[210] Tel que mentionné à la Section 3 de la présente décision, la Régie est d'avis que l'ensemble des revenus générés par une convention de service ou un engagement d'achat doit bénéficier à l'ensemble de la clientèle du Transporteur, y compris dans le cas de revenus additionnels apportés par des projets de « Croissance », qu'ils soient égaux ou supérieurs au montant nécessaire à la couverture de l'allocation maximale.

[211] Un client peut contracter une convention de service dont la valeur actualisée est supérieure à l'allocation octroyée par le Transporteur, en fonction des conditions de marché qui lui sont offertes et dont il peut tirer profit. Cela ne peut, néanmoins, justifier l'utilisation des revenus tirés de ces réservations aux fins de couverture de l'allocation

octroyée dans un autre projet. La Régie croit qu'une telle approche ne serait ni juste, ni raisonnable pour les autres clients qui supportent les coûts du réseau existant.

[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.

5.4 TRAITEMENT ET SUIVI DES ENGAGEMENTS

[215] Les sections A, B et D de l'appendice J établissent les dispositions applicables aux ajouts au réseau, notamment dans des cas de raccordement de centrales et d'interconnexions avec un réseau voisin.

[216] Les sections A et B réfèrent à l'article 12A. S'y trouve l'article 12A.2 qui comporte trois options.

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

[218] La deuxième (article 12A.2 ii) consiste à signer un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point, de type « *take or pay* », pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé à celui-ci, pour assurer l'intégration de la source de production.

[219] La troisième option (article 12A.2 iii) consiste à rembourser immédiatement au Transporteur un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par celui-ci pour assurer l'intégration de la source de production.

[220] La section B prévoit la conclusion d'une entente de raccordement préalable à la réalisation d'ajouts, en citant les éléments contenus dans cette entente, parmi lesquels figurent, s'il y a lieu, les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur et le Distributeur. Ces garanties financières sont remises au Transporteur et retournées au propriétaire de la centrale à la mise en service de celle-ci, moins tout montant encouru par le Transporteur préalablement à l'abandon ou à un retard important dans la mise en service de la centrale, ou à une modification substantielle de celle-ci, ou pour toute autre raison indiquée à l'entente de raccordement.

[221] Avant l'adoption de l'article 12A.2, des engagements d'achat de type « *take or pay* » étaient appliqués lors des raccordements de centrales.

[222] Une rétrospective des décisions pertinentes faisant état de préoccupations de la Régie quant aux engagements pris depuis le projet de raccordement de la centrale Tournustouc s'impose.

[223] Dans la décision D-2003-68 rendue dans le dossier R-3497-2002 relatif au raccordement de la centrale Tournustouc, la Régie exigeait une garantie d'achat de type « *take or pay* » :

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

Du point de vue des conséquences, en cas de suspension, l'Entente est rendue inactive pour un temps. Si elle est réactivée et que les montants restent inchangés, il en résultera un manque à gagner pour le Transporteur. En conséquence, le

Transporteur et éventuellement ses clients sont à risque concernant la garantie d'achat de service de transport point à point puisque l'Entente n'est pas du type "Take or pay".

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

La Régie précise qu'à défaut de preuve d'une telle garantie financière, les revenus prévus à l'Entente et non réalisés seront quand même inclus dans les projections de revenus du Transporteur pour fin d'établissement de ses tarifs »⁹⁷.

[nous soulignons]

[224] Dans le cadre de la phase 2 du dossier tarifaire 2005, la Régie s'exprimait sur le nouvel article 12A.2 proposé par le Transporteur, intitulé « Achat de services point à point ou remboursement » :

« L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement de centrale génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer de façon raisonnable l'atteinte de l'objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire tant aux nouveaux clients qu'à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix à faire par la Régie dans l'intérêt public.

[...]

Pour la Régie, la présence, requise par la première option, d'une convention de service ferme à long terme procure à la clientèle existante du Transporteur une garantie forte assurant le financement des ajouts au réseau. Le risque de modification sur une base non ferme des réservations de long terme actuelles d'un

⁹⁷ Décision D-2003-68, p. 30.

client ne justifie pas l'ajout d'une mesure de l'énergie injectée sur le réseau au même titre que pour la seconde option de l'article 12A.2.

[...]

La Régie ne perçoit pas ce risque comme suffisant pour imposer au Transporteur le fardeau réglementaire et de gestion d'assurer le suivi annuel de la mesure de l'énergie injectée et d'en faire rapport à la Régie. Dans l'ensemble, la présence d'une convention de service ferme à long terme assure un traitement juste et équitable à l'ensemble des clients du Transporteur, actuels et nouveaux. De plus, cette décision crée un incitatif désirable si elle encourage les nouveaux clients du Transporteur à s'engager par des conventions de service ferme de long terme.

[...]

Ces décisions se justifient dans le contexte de marché du Québec puisque tous les nouveaux ajouts pour le raccordement de centrales sont intégrés à la base de tarification du Transporteur. Le risque entier y est supporté, au premier abord, par les usagers existants du réseau. Dans ce contexte, une garantie suffisamment forte est requise pour protéger ces derniers contre les risques associés aux ajouts au réseau.

Il incombe au Transporteur de s'assurer d'obtenir une telle garantie de la part de ses nouveaux clients producteurs afin d'assurer la neutralité tarifaire de chaque ajout au réseau pris individuellement. En conséquence, la Régie accepte la proposition d'article 12A.2 aux Tarifs et conditions avec les changements suivants :

- 1. Pour l'option i), le terme de la convention de service ferme de long terme doit être suffisamment long pour assurer la neutralité tarifaire;*
- 2. Pour l'option ii), l'énergie injectée doit être mesurée au point de raccordement de la centrale avec le réseau pour assurer la neutralité tarifaire de l'ajout de nouveaux raccordements; et*
- 3. L'option iii) est adoptée telle quelle.*
- 4. Enfin, le choix de l'option appartient au Transporteur qui doit s'assurer de rencontrer l'objectif poursuivi par la Régie.*

La Régie demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son Rapport annuel en vertu de l'article 75 de la Loi, pour assurer le respect du suivi de ses décisions, le détail de l'énergie injectée au point de raccordement par chaque nouvelle centrale aux fins du calcul de la garantie financière du client.

De plus, elle lui demande de déposer lors de l'ajout de ces actifs à sa base de tarification, les nouvelles ententes de raccordement signées concernant les projets de moins de 25 M\$. Ces ententes sont nécessaires à la Régie pour établir la base tarifaire du Transporteur en vertu de l'article 49 (1) de la Loi »⁹⁸.

[225] Dans cette même décision, le régisseur Carrier émettait une opinion distincte dans laquelle il mentionnait, entre autres :

« L'objectif de l'article 12A.2, selon le Transporteur, est de s'assurer que tout nouveau raccordement de centrale entraîne des revenus qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Tel que le mentionne ce dernier, les choix offerts au client tiennent compte du fait qu'un client peut raccorder une centrale et ensuite l'utiliser en souscrivant à plus d'un service de transport.

La troisième option assure adéquatement l'objectif de neutralité tarifaire et est vérifiable : elle est donc acceptable.

Tel que mentionné en preuve par l'expert du RNCREQ, les première et deuxième options permettent de rencontrer l'objectif si le producteur exploite une seule centrale dans la zone de réglage du Transporteur. Si tel n'est pas le cas, rien n'assure, dans la formulation proposée par le Transporteur des options 12A.2 i) et 12A.2 ii), que les revenus résultant du raccordement de la nouvelle source de production suffisent à couvrir les coûts encourus pour son intégration.

L'exigence de neutralité tarifaire peut être rencontrée, en de telles circonstances, par la prise en compte, aux fins de la garantie d'achat, des revenus additionnels induits par la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement. Toutefois, à mon avis, une telle clause apparaît requise tant dans l'option 12A.2 i) que dans l'option 12A.2 ii) puisque le choix par le client de l'un ou l'autre des services de transport ne change en rien la condition première qui est d'assurer des paiements en valeur actualisée au moins égaux aux coûts encourus »⁹⁹.

[226] Dans le dossier tarifaire subséquent, la Régie statuait sur les modifications de texte soumises par le Transporteur à l'article 12A, dont les options i) et ii) de l'article 12A.2¹⁰⁰.

⁹⁸ Décision D-2006-66, p. 36 à 38.

⁹⁹ Décision D-2006-66, p. 38 et 39.

¹⁰⁰ Décision D-2007-08, p. 71 à 78.

Elle acceptait la modification proposée d'utiliser plusieurs conventions de service de long terme à l'option i) mais rejetait celle de la suppression de la mention « *take or pay* » soumise à l'option ii).

[227] Dans la décision D-2008-030 rendue dans le dossier relatif à la ligne Chénier-Outaouais, la Régie formulait l'exigence d'un suivi des différents engagements et conventions d'achat de service de transport en lien avec les revenus additionnels, notamment dans le cas d'interconnexions :

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

La Régie veut s'assurer, qu'en plus des revenus découlant de la convention signée avec le Producteur pour le Projet, les engagements de réservation de service de point à point pris depuis 2002 produiront les revenus anticipés pour couvrir les coûts des raccordements de centrales.

De la même façon, dans le cas où de nouvelles capacités de production doivent être raccordées au réseau, les revenus additionnels en découlant devront couvrir les coûts de raccordement de celles-ci par le biais d'engagements spécifiques et additionnels aux engagements existants, en particulier celui relatif à la réservation de 1 250 MW sur la nouvelle interconnexion avec l'Ontario.

La Régie demande au Transporteur de présenter, lors des prochains dossiers tarifaires, un suivi des différents engagements et conventions d'achat de service de transport. La Régie considère que ce questionnement relatif aux revenus additionnels devant couvrir les investissements additionnels reliés aux nouvelles interconnexions devra être examiné lors d'un prochain dossier tarifaire »¹⁰¹.

¹⁰¹ Décision D-2008-030, p. 19.

[228] En suivi de cette décision, le Transporteur présentait, dans le dossier tarifaire R-3669-2008 Phase 1, un format de suivi d'engagements d'achat que la Régie a rejeté¹⁰². La Régie précisait, entre autres :

« 2.1.1 Suivi des engagements de type Tournustouc :

[...]

[17] Selon la Régie, seuls les revenus additionnels à ceux qui auraient été obtenus sans le raccordement de nouvelles centrales devraient être considérés aux fins de la validation des engagements d'achat de type Tournustouc. Les revenus des diverses conventions de service doivent, en conséquence, être réduits des revenus qui auraient continué d'être perçus sans le raccordement de ces nouvelles centrales, soit ceux pouvant être associés à un niveau de réservations de point à point de long terme de 385 MW et à un niveau de réservations de point à point de court terme de 3 TWh. Cette base de référence pourra faire l'objet d'un raffinement, au besoin, si le Transporteur démontre que des événements ultérieurs à ceux qui avaient été pris en considération dans le cadre du dossier Tournustouc doivent être pris en compte.

[...]

[22] La Régie conclut que les revenus découlant de l'interconnexion avec l'Ontario en 2009 servent à couvrir l'engagement pris dans le cadre de la réalisation de ce projet en particulier. Ces revenus ne peuvent, en conséquence, servir en même temps à la validation des engagements de type Tournustouc.

[23] La Régie note, par ailleurs, que les revenus prévus en 2009 par le Transporteur pour les éventuelles conventions de service sur les chemins HQT-NE et HQT-MASS, chacune de 1 200 MW, sont utilisés par le Transporteur pour couvrir les engagements d'achat du Producteur pour les services de point à point et selon l'article 12A.2 i). La Régie considère qu'il serait acceptable d'associer tout ou partie des revenus découlant de ces conventions aux centrales ayant fait l'objet d'engagements d'achat de type Tournustouc, dans la mesure où ils ne sont pas déjà associés à d'autres engagements.

[24] En conclusion, la Régie ne peut accepter, telle que présentée, la proposition du Transporteur quant au suivi des engagements d'achat de type Tournustouc. La Régie demande au Transporteur de présenter, lors du prochain dossier tarifaire,

¹⁰² Le format du suivi des engagements pour l'année 2009 retenu par la Régie dans sa décision D-2009-071 est joint à l'Annexe 3 de la présente décision.

le suivi des engagements pour l'année 2009 selon le format présenté à l'annexe 1 de la présente décision.

[25] Par ailleurs, pour les années 2005 à 2008, la Régie demande également au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, un suivi des engagements des promoteurs sur la base du même format que celui présenté à l'annexe 1.

[26] La Régie pourra finaliser, dans le prochain dossier tarifaire, l'examen des règles devant s'appliquer à la validation des engagements d'achat et au traitement réglementaire des paiements compensatoires, le cas échéant. Une fois ces règles adoptées, la validation des engagements d'achat pourra être effectuée dans le cadre des rapports annuels déposés à la Régie.

2.1.2 Suivi des engagements pour les services de point à point et selon l'article 12A.2 i) :

[27] Le Transporteur présente une liste des conventions potentiellement visées par l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions, soit les demandes de service de 1 200 MW sur les chemins HQT-NE et HQT-MASS, ainsi que la réservation de 1 250 MW sur l'interconnexion avec l'Ontario.

[28] La Régie constate que le Transporteur a calculé les revenus actualisés des réservations sur le chemin HQT-ON sur une période de 50 ans et qu'il établit sur cette base le solde disponible pour des engagements futurs.

[29] Aux fins de la validation des engagements d'achat, le Transporteur doit satisfaire, entre autres, aux conditions émises dans les décisions D-2006-66 et D-2007-08 relativement à l'article 12A.2. La Régie définissait ainsi l'objectif de cet article :

“L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet”.
[note de bas de page omise]

[30] La Régie note qu'aucune centrale raccordée selon l'article 12A.2 i) n'est encore en service. Il n'y a pas donc pas de validation à effectuer à ce titre pour l'année 2009. Toutefois, il y a lieu d'établir les règles applicables en l'espèce pour

le suivi des engagements pour les services de point à point et selon l'article 12A.2 i) sur une base annuelle »¹⁰³.

[229] Dans le dossier tarifaire R-3738-2010, le Transporteur soumettait un format simplifié de suivi d'engagements d'achat, répondant à une nouvelle approche, et proposait une modification de l'article 12A.2 i). La Régie a reporté l'examen de cette question au dossier générique sur la Politique d'ajouts :

« [458] À ce stade, la Régie considère qu'elle n'a pas tous les éléments en mains pour rendre une décision éclairée sur le sujet. Le suivi des engagements d'achat est d'ailleurs accessoire à la question de la teneur même de ces engagements telle que libellée actuellement, notamment aux dispositions de l'article 12A.2 et de l'appendice J des Tarifs et conditions. La Régie traitera donc de ces questions dans le contexte de l'audience générique prévue à la section 10.6 de la présente décision.

[459] Ainsi, sur la question de la teneur des engagements des clients du Transporteur relatifs à un raccordement de centrales, la Régie voudra s'assurer que les modalités prévues à ces engagements permettent, d'une part, au Transporteur de récupérer les coûts qu'il a encourus de façon juste et raisonnable et, d'autre part, à la Régie de bien saisir l'impact tarifaire des différentes approches possibles à cette fin.

[460] Dans l'intervalle, la Régie maintient le libellé existant de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions. Elle demande au Transporteur de produire, lors du dépôt de son rapport annuel, une mise à jour du tableau présenté à l'annexe 1 de la décision D-2010-032 »¹⁰⁴.

[230] Dans le présent dossier, à la suite du dépôt initial de la preuve du Transporteur, la Régie, par sa décision D-2014-117, requiert une preuve complémentaire sur le traitement et le suivi des engagements. Elle demande au Transporteur d'explicitier les différences de traitement du suivi des engagements proposé par rapport au suivi en cours¹⁰⁵.

[231] Le Transporteur donne suite à cette demande dans son complément de preuve¹⁰⁶.

¹⁰³ Décision D-2009-071, p. 5 à 10.

¹⁰⁴ Décision D-2011-039, p. 108.

¹⁰⁵ Pièce A-0005, p. 17.

¹⁰⁶ Pièce B-0011.

[232] Le Transporteur présente le cadre des engagements avant et après 2006. Il précise que seul le Producteur a, actuellement, des engagements¹⁰⁷.

[233] En effet, avant l'adoption de l'article 12A.2, le Producteur a pris des engagements de type « *take or pay* » ou de type « Tournustouc ». Ces engagements concernent six raccordements de centrales : Tournustouc¹⁰⁸, Eastmain-1¹⁰⁹, Mercier¹¹⁰, Péribonka¹¹¹, Chute-Allard et Rapides-des-Cœurs¹¹².

[234] Le suivi des engagements de type Tournustouc est effectué dans le cadre du rapport annuel du Transporteur, tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2009-071.

[235] Depuis 2006, en matière d'engagement d'achat et pour tout autre projet de centrales à raccorder, c'est l'article 12A.2 qui s'applique. Le Transporteur présente les modalités en vigueur de cet article et précise les utilisations faites, à ce jour, de chacune des trois options prévues.

[236] L'option i), consistant en la signature d'au moins une convention de service de transport ferme de long terme, a été utilisée dans le cadre du raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de La Sarcelle, du raccordement du complexe de La Romaine et du poste Manic-2.

[237] Pour ce qui est de l'option ii) relative à la signature d'un engagement de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type « *take or pay* », le raccordement de la centrale Magpie est actuellement le seul projet à faire l'objet de ce type d'engagement pris par le Producteur. Le suivi de cet engagement se fait par mesurage à la centrale¹¹³.

[238] Enfin, le Transporteur ne mentionne aucun cas d'application de l'option iii).

¹⁰⁷ Pièce B-0004, p. 25 à 27.

¹⁰⁸ Décision D-2003-68.

¹⁰⁹ Décision D-2004-187.

¹¹⁰ Dossier R-3549-2004 Phase 2, pièce HQT-2, document 1.3, p. 21.

¹¹¹ Décision D-2006-25.

¹¹² Décision D-2006-36.

¹¹³ Pièce B-0016, p. 26.

[239] Le Transporteur propose une nouvelle approche applicable aux projets futurs. Il prévoit un suivi des engagements effectué sur une base annuelle, comme souhaité, selon lui, par la Régie. Il soumet les modalités suivantes :

- établir un suivi des engagements sous forme d'annuités pour les ajouts des clients de point à point;
- mettre en place un suivi sur une base annuelle, comparant, pour chaque client, l'ensemble des engagements à l'ensemble des revenus obtenus de ceux-ci;
- soumettre les obligations actuellement en vigueur à un suivi annuel équivalent sujet à l'application d'une mesure de transition raisonnable, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés entre le Transporteur et le client visé.

[240] Suivant cette approche, les coûts des ajouts considérés pour chaque client sont tels qu'établis aux fins de suivi pour l'ensemble des projets visés par l'article 12A.2 i) et les sections A, B et D de l'appendice J, puis récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client¹¹⁴.

[241] Le suivi des engagements proposé se présente comme suit :

- Les revenus annuels correspondent aux revenus réels provenant des conventions de service en vigueur, desquels sont soustraits les revenus qui ne peuvent être considérés ainsi que les revenus devant couvrir les engagements selon l'article 12A.2 ii) (mesurage à la centrale). Le total montre les revenus qui peuvent servir à couvrir les engagements de type Tournustouc et les autres engagements.
- Les engagements sont établis en calculant une annuité sur une période maximale de 20 ans à partir des coûts assumés par le Transporteur pour chaque projet. Les engagements de type Tournustouc, selon l'article 12A.2 i) et selon l'appendice J, sont ensuite additionnés.
- Pour chaque client, la somme des revenus annuels doit compenser la somme des engagements pour l'ensemble des projets.

[242] Le Transporteur propose que le suivi soit réalisé dans le cadre de son rapport annuel et qu'il s'applique à tous les clients de point à point qui auront des projets mis en service après l'entrée en vigueur de sa proposition.

¹¹⁴ Pièce B-0016, p. 27.

[243] Afin de permettre le passage d'un régime actuel de suivi des engagements, basé sur des valeurs actualisées, au régime proposé en mode annuel, le Transporteur prévoit un mécanisme transitoire de remboursements complémentaires.

[244] Ainsi, dans le cas d'un excédent de revenus par rapport aux annuités et aux suivis de type Toulnostouc et de type mesurage à la centrale, cet excédent serait appliqué à titre de remboursement complémentaire à l'ensemble des projets faisant l'objet d'un suivi selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J. Annuellement, après couverture des engagements de type Toulnostouc et de type mesurage à la centrale, les revenus totaux disponibles des conventions en vigueur seraient appliqués au prorata du montant des annuités à couvrir en vertu de l'article 12A.2 i). Le surplus servirait au remboursement accéléré des engagements existants en vertu de l'article 12A.2 i) alors en vigueur.

[245] Le Transporteur mentionne que le remboursement complémentaire vise à respecter la reconnaissance de l'entièreté des revenus annuels des conventions de service en vigueur, conformément à l'article 12A.2 i)¹¹⁵.

[246] Selon lui, le remboursement complémentaire respecte le cadre réglementaire existant depuis 2006 et les ententes qui en découlent, il accélère la transition vers un suivi uniforme de tous les engagements pour les clients de transport de point à point et constitue une mesure de transition raisonnable.

[247] Le format de suivi proposé par le Transporteur¹¹⁶, pour tous les engagements du Producteur ainsi que les revenus annuels y associés, est reproduit à l'Annexe 2 de la présente décision.

[248] Tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2014-117, le Transporteur compare les résultats obtenus selon le format en vigueur et celui proposé¹¹⁷. Le tableau présenté dans ce cadre est également reproduit à l'Annexe 2 de la présente décision.

¹¹⁵ Pièce B-0011, p. 26.

¹¹⁶ Pièce B-0011, p. 27 à 29.

¹¹⁷ Pièces B-0016, p. 27 à 29 et B-0011, p. 26 à 28.

[249] Par ailleurs, il précise que trois conventions fermes de long terme sont, à ce jour, utilisées dans le cadre des engagements. Le tableau 2 ci-après présente la durée, la date de signature et les projets de raccordement de centrales pour lesquels chacune de ces conventions constitue un engagement.

TABLEAU 2
CONVENTIONS DE SERVICE DE LONG TERME UTILISEES
DANS LES PROJETS DE RACCORDEMENT DE CENTRALES DEPUIS 2006

Conventions de service ferme de long terme	Durée	Date de signature	Projets de raccordement de centrales
HQT-ON	50 ans	16 octobre 2006	Eastmain-1-A, La Sarcelle et La Romaine
HQT-MASS et HQT-NE	35 ans	31 mars 2009	La Romaine

Source : Tableau établi à partir de la pièce B-0113, p. 8 et 9.

[250] Quant aux futurs projets de raccordements de centrales, le Transporteur mentionne ceux des centrales de Petit Mécatina et Magpie, prévus à l'horizon 2020 et pour lesquels il présume des investissements importants. En réponse à un engagement, il présente la puissance associée à chacune de ces centrales, tirée de la liste des études d'impact affichées sur son site OASIS :

TABLEAU 3
PUISSANCE DES PROJETS RELATIFS AUX CENTRALES
PETIT MECATINA ET MAGPIE

Nom du projet	Puissance (MW)
Centrale Petit Mécatina-3	320
Centrale Petit Mécatina-4	880
Centrale Magpie-2	450
Centrale Magpie-5	385

Source : Pièce B-0052, p. 3.

[251] Le Transporteur soutient que sa nouvelle approche de suivi des engagements, tout comme la précédente, n'engendre pas d'impact sur les éléments à la base du calcul des

revenus requis (base de tarification, charges d'exploitation, amortissement ou taxes). Il s'agit, selon lui, d'une nouvelle façon de suivre les engagements pris par les clients¹¹⁸.

[252] Il souligne que le suivi n'est pas un substitut et ne peut pas servir à remettre en cause la neutralité tarifaire incarnée dans l'allocation maximale ou constatée lors de l'autorisation du projet¹¹⁹. Selon lui, il s'agit d'un suivi administratif¹²⁰.

[253] Le Transporteur soutient que l'objectif premier, visé par sa proposition, de vérifier que les coûts établis sous forme d'annuités pour l'ensemble des projets visés pour chaque client sont récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client, découle des principes directeurs de couverture de coûts et de protection des clients existants.

[254] L'article 12A.2 vise, selon lui, à assurer que le Transporteur recouvre les coûts qu'il a assumés et qu'il a inscrits dans sa base de tarification pour un client donné¹²¹.

[255] Le Transporteur plaide que le mode de suivi qu'il propose est équitable et non discriminatoire, d'application générale et prospective et qu'il couvre tout projet futur visé par l'article 12A.2 i), ainsi que par les sections A, B et D de l'appendice J. Il ajoute que ce mode de suivi s'intéresse, pour chaque client, sans exception, à l'existence et à la suffisance des revenus annuels annoncés pour la couverture des coûts annualisés assumés par le Transporteur, jusqu'à concurrence des montants maximaux d'allocation intégrés à la base de tarification. Selon lui, le mode de suivi proposé satisfait les fins pour lesquelles il est instauré. Il maintient le suivi annuel des engagements d'achats de type Touloustouc et Magpie et permet de suivre et d'assurer le respect des engagements contractuels souscrits par le client sur une période n'excédant pas 20 ans, par le paiement, lorsque requis, d'une compensation permettant de couvrir tout solde négatif constaté en fin d'année.

[256] Le Transporteur ajoute que sa proposition n'implique aucun flux monétaire, sauf dans le cas exceptionnel d'une compensation requise pour combler une insuffisance de revenus annuels. Dans l'éventualité peu probable d'un tel événement, il n'y aurait pas d'impact sur le revenu requis du Transporteur pour l'année visée. Si une compensation devenait nécessaire, un mécanisme serait prévu pour sa prise en compte afin de compenser l'écart.

¹¹⁸ Pièce B-0011, p. 28.

¹¹⁹ Pièces A-0036, p. 77 et 126 et A-0040, p. 75.

¹²⁰ Pièce B-0040, p. 75.

¹²¹ Pièces A-0036, p. 65 et A-0040, p. 58.

[257] Selon le Transporteur, le suivi proposé élimine toute crainte ou appréhension qu'un même dollar de revenu puisse couvrir plus d'un dollar de coût et sa proposition permet de créer un ensemble cohérent pour tous les clients et tous leurs projets visés¹²².

[258] Le Transporteur précise que les engagements considérés dans le régime transitoire seront comblés au fil du temps¹²³.

[259] Par ailleurs, sa proposition ne prévoit pas de mécanisme permettant de moduler l'annuité, d'utiliser ou de réduire sa durée. Le Transporteur mentionne également ne pas avoir étudié d'autres méthodes transitoires. Selon lui, sa méthode est simple, rapide et permet de rencontrer l'objectif de transférer la prise en compte de la totalité des montants prévus par valeur actualisée en un suivi annuel¹²⁴.

[260] Enfin, le Transporteur plaide que sa proposition est équitable et ne cause aucun préjudice à ses autres clients¹²⁵.

[261] En matière de codification, il soutient que les conventions de service devront être modifiées pour refléter la modification d'approche en valeur actualisée. Il doute, néanmoins, qu'il faille codifier les moyens par lesquels la déficience de revenus sera compensée. Par contre, il juge nécessaire de codifier, à la fois dans les ententes avec les clients et dans le cadre des Tarifs et conditions, l'obligation de rencontrer sur une base annuelle, la somme des engagements¹²⁶.

[262] Questionné sur la pertinence de considérer l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur plutôt que les revenus additionnels provenant de nouvelles conventions de service associées à un projet, le Transporteur fait valoir que le texte des Tarifs et conditions ne prévoit pas la signature d'une nouvelle convention de service de transport et que la Régie a déjà approuvé cette approche, notamment dans le dossier R-3757-2011.

¹²² Pièce B-0113, p. 3, par. 12 et 13.

¹²³ Pièce A-0040, p. 36.

¹²⁴ Pièce A-0039, p. 78, 97 et 98.

¹²⁵ Pièce B-0113, p. 15.

¹²⁶ Pièce A-0039, p. 73 et 74.

[263] Il ajoute que la mise en relation, aux fins du suivi des engagements, de l'ensemble des revenus et des engagements se justifie d'autant plus que les revenus obtenus d'une même convention de service pour le service de transport ferme de long terme peuvent être associés à plusieurs projets d'investissement différents, afin de couvrir le montant maximal assumé par le Transporteur pour ces mêmes projets. Enfin, il fait valoir que la considération de l'ensemble des revenus obtenus des conventions de service de transport en vigueur favorise la signature de conventions de service à long terme¹²⁷.

[264] En audience, le Transporteur met l'accent sur la nécessité de maintenir un cadre réglementaire qui incite les clients des services de transport de point à point à signer des conventions de service de long terme. Il est d'avis que ces clients ne doivent pas être pénalisés pour la non-concomitance du moment de la signature de leur convention de service avec le moment des ajouts au réseau pour le raccordement d'une centrale, étant donné que l'un ne va pas sans l'autre¹²⁸.

[265] Le Transporteur insiste sur les avantages de la signature des conventions de très long terme, en vertu de l'article 12A.2 i) en vigueur :

- les revenus additionnels qu'elle procure, comparativement à ceux requis pour couvrir le montant des ajouts faits lors de la signature de ces conventions;
- une meilleure prévisibilité et une stabilité de revenus;
- une contribution des revenus tirés de contrats de plus long terme à une baisse des tarifs pour l'ensemble de la clientèle¹²⁹.

[266] Selon le Transporteur, la prise d'engagements de long terme, faite depuis un certain nombre d'années, en vertu de l'article 12A.2 i) en vigueur, est au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, en contrepartie de la reconnaissance de revenus attendus de ces conventions afin de récupérer des coûts d'ajouts qui pourraient venir de façon étalée dans le temps.

[267] Le Transporteur soutient que si l'utilisation des revenus de conventions de long terme n'était pas éligible à la couverture de coûts d'autres projets, cela introduirait une distinction déraisonnable entre les conventions de très long terme et celles de moindre

¹²⁷ Pièce B-0015, p. 42, R16.1.

¹²⁸ Pièce A-0036, p. 28.

¹²⁹ Pièce A-0040, p. 187 et 188.

durée qui pourraient être renouvelées et enverrait aux clients de point à point un signal que le cadre réglementaire en vigueur favorise la prise d'engagement minimale¹³⁰.

[268] Il souligne que le contexte qui prévaut au moment de l'engagement influence le client dans sa prise de décision. À ce propos, il mentionne les questions d'opportunités dans les marchés et de stratégies. Il cite également les Tarifs et conditions, dont l'article 12A.2, qui sont connus par le client lorsqu'il s'engage¹³¹.

[269] Dans sa plaidoirie, le Transporteur affirme que, selon le libellé de l'article 12A.2 i), le client peut utiliser la valeur actualisée des paiements en provenance de toute convention de service en vigueur pour assurer la couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur. Il s'agit de l'interprétation que la Régie a donnée de cet article à plusieurs reprises, dans le cadre d'autorisation de projets de raccordement de centrales. Il cite, à cet égard, les décisions D-2008-149 et D-2011-083 Motifs¹³².

[270] Par ailleurs, la Politique d'ajouts contient déjà des incitatifs à conclure des conventions de plus long terme, comme le calcul de l'allocation maximale au prorata de la durée du contrat¹³³.

[271] Interrogé sur les objectifs visés par les options i) et ii) de l'article 12A.2, le Transporteur précise que la différence entre ces deux options réside dans la possibilité, dans le premier cas, d'utiliser des conventions existantes de service de long terme, alors que la seconde option est de nature « *take or pay* », davantage liée à une équivalence de revenus, par rapport à une production que la centrale peut générer et peut viser le court terme comme le long terme. Ces options ont cependant le même objectif, soit la couverture des coûts assumés par le Transporteur¹³⁴.

[272] Questionné sur la possibilité de supprimer l'option i) de l'article 12A.2, puisque l'option ii) de cet article couvre tous les cas de figures, le Transporteur répond que la possibilité de ne pas pouvoir utiliser les revenus associés aux conventions de long terme existantes aux fins de l'article 12A.2 ii) soulève la question à teneur juridique du

¹³⁰ Pièce A-0036, p. 73 à 75.

¹³¹ Pièce A-0040, p. 177 à 179.

¹³² Pièce B-0113, p. 5, par. 27.

¹³³ Pièce A-0052, p. 78.

¹³⁴ Pièce A-0042, p. 68 et 69.

traitement des conventions de transport de long terme. Il ajoute qu'advenant un changement de régime, les conventions existantes devront être revues¹³⁵.

[273] Dans sa plaidoirie, le Transporteur précise qu'il ne propose aucune modification de l'article 12A.2 i) qui aurait pour effet de limiter la faculté de ses clients d'utiliser « *au moins une convention de service* » de transport ferme à long terme à titre d'engagement pour couvrir les coûts d'ajouts inclus à la base de tarification, étant donné que la signature de conventions de service à long terme est bénéfique à l'ensemble des usagers du réseau de transport¹³⁶.

[274] Le Transporteur soulève également des préoccupations relatives à la non-rétroactivité, la non-rétrospectivité et au respect des droits acquis, liés à une modification éventuelle de l'option i) de l'article 12A.2.

[275] Il plaide qu'une décision à venir en l'instance serait illégale et contradictoire avec des décisions antérieures de la Régie, si son dispositif avait pour objet ou effet :

- d'affecter rétroactivement ou rétrospectivement les droits acquis et les obligations souscrites en vertu des Conventions¹³⁷, y compris, non limitativement, le droit d'un client d'utiliser « *au moins une convention de service* » afin d'assurer la couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur en vertu de l'article 12A.2 i);
- de modifier l'article 12A.2 i) et d'en ordonner une application rétroactive ou rétrospective à l'égard de situations juridiques en cours, y compris, non limitativement, des droits acquis en vertu de l'article 12A.2 i) et des Conventions;
- de donner à l'article 12A.2 une interprétation différente de celle retenue et appliquée par la Régie dans ses décisions antérieures, avec pour objet ou effet d'affecter rétroactivement ou rétrospectivement les droits acquis et les obligations souscrites en vertu des Conventions, y compris, non limitativement, le droit d'un client d'utiliser « *au moins une convention de service* » afin d'assurer la

¹³⁵ Pièce A-0042, p. 51 à 60.

¹³⁶ Pièce B-0113, p. 6, par. 34 et 35.

¹³⁷ Le terme Conventions fait référence aux conventions de service de transport ferme de long terme en vigueur, signées conformément au cadre réglementaire prévalant lors de leur formation, y compris de l'article 12A.2 i). Elles comprennent les conventions de service HQT-ON, HQT-MASS, HQT-NE et HQT-HIGH.

couverture des coûts d'ajouts assumés par le Transporteur en vertu de l'article 12A.2 i)¹³⁸.

[276] Le Transporteur soumet que les engagements financiers de long terme contenus dans les Conventions ont été pris sur la base du cadre réglementaire prévalant lors de leur conclusion, incluant l'article 12A.2 i), et permettant d'assurer la couverture des coûts d'ajouts à venir sur la base des revenus additionnels de ces Conventions¹³⁹. De son point de vue, il serait déraisonnable et contraire à la preuve de conclure que ces engagements à long terme ont été pris sans égard au libellé de l'article 12A.2 i), ou que la reconnaissance des revenus additionnels attendus de ces Conventions aux fins de la couverture du coût des ajouts étalés dans le temps n'ait pas constitué un élément significatif de la contrepartie pour souscrire de tels engagements à long terme¹⁴⁰.

[277] Le Transporteur est d'avis qu'il serait inéquitable et contraire à la jurisprudence de la Régie en semblable matière de vouloir imposer rétrospectivement un nouveau cadre réglementaire. Une telle décision constituerait, de plus, un précédent dangereux quant aux risques réglementaires des clients s'engageant auprès du Transporteur sur des aspects commerciaux et financiers de la réalisation de projets d'envergure.

[278] Lors de l'audience, les intervenants font état du peu de clarté de la proposition du Transporteur, soulignant que ce n'est qu'à l'audience que les éléments de l'approche du Transporteur ont pu être compris, notamment pour ce qui est du régime transitoire.

[279] La plupart des intervenants rejettent le régime transitoire proposé ainsi qu'un suivi des engagements établi par client plutôt que par projet. Ces propositions ne respectent pas, selon eux, les décisions de la Régie qui insistent sur la nécessité de revenus additionnels pour couvrir le coût des ajouts. Outre la décision D-2009-071, ils font référence aux décisions portant sur l'adoption et les modifications aux Tarifs et conditions relatives à la Politique d'ajouts telles que les décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2011-039.

[280] Les intervenants font également ressortir l'absence du Producteur et du Distributeur à la présente audience, alors que le Transporteur invoque des droits acquis dont le Producteur est le principal bénéficiaire.

¹³⁸ Pièce B-0113, par. 54.

¹³⁹ Pièce B-0113, par. 54.

¹⁴⁰ Pièce B-0113, par. 97.

[281] Plus particulièrement, l'ACEFO s'oppose à une comptabilisation globale couvrant l'ensemble des engagements et des revenus. L'intervenante soutient que la proposition du Transporteur ne répond pas à la demande de la Régie exprimée au paragraphe 34 de la décision D-2009-071.

[282] L'ACEFO commente les résultats obtenus dans le format de suivi proposé. Elle souligne que les revenus associés aux engagements augmentent de 2005 à 2010 et cessent d'augmenter à partir de cette date. Par contre, les engagements selon l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions apparaissent à partir de 2009 et l'annuité présumée de l'ensemble des engagements passe de 12,4 M\$ en 2009 à 80,1 M\$ en 2013. Il y a augmentation des coûts pour le Transporteur sans augmentation correspondante des revenus, d'où un impact à la hausse sur le tarif de transport ce qui, selon l'ACEFO, va à l'encontre de la décision D-2007-08¹⁴¹.

[283] Selon l'ACEFO, il s'agit d'identifier l'engagement contractuel et de le lier à un projet spécifique. Le Transporteur doit fournir une comptabilisation distincte pour chacun des engagements des clients et des flux annuels de revenus de chacune des réservations de service point à point pouvant y être associées.

[284] L'ACEFO recommande l'exigence d'un suivi répondant à la demande de la Régie formulée dans la décision D-2009-071¹⁴².

[285] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que les revenus provenant de conventions de transport existantes, qui ont été associés à des projets d'investissement antérieurs, ne peuvent être utilisés pour justifier l'allocation du Transporteur dans un autre projet d'investissement sans avoir un impact à la hausse sur le tarif des clients existants. Une telle hausse tarifaire n'est pas conforme au principe de neutralité tarifaire.

[286] L'intervenant soutient que l'approche du Transporteur n'est pas compatible avec l'efficacité économique et met en cause l'équilibre entre un traitement équitable et l'efficacité économique, ce qui constituait un élément de la *higher-of policy* de la FERC¹⁴³.

¹⁴¹ Au paragraphe 68.

¹⁴² Pièce C-ACEFO-0011, p. 23 à 25.

¹⁴³ Pièce A-0042, p. 175.

[287] Selon l'AQCIE-CIFQ, la proposition du Transporteur s'éloigne du principe de causalité des coûts et va plus loin que celle qu'il aurait émise dans le cadre du dossier R-3669-2008, en ce qui a trait à l'amalgame de tous les projets d'investissement d'un client point à point. De son point de vue, la proposition du Transporteur a pour effet de priver la clientèle de revenus excédentaires tirés des conventions de service en vigueur, en les utilisant pour satisfaire les besoins du Producteur.

[288] L'intervenant souligne, à cet égard, la position de marché dominante du Producteur qui est le seul client à avoir les moyens et la capacité de récupérer les excédents de revenus de ses réservations de point à point par la construction de grandes centrales à des fins d'exportation. Selon l'AQCIE-CIFQ, la Régie doit s'assurer que la Politique d'ajouts assure un traitement équitable à tous les clients incluant les autres clients point à point¹⁴⁴.

[289] L'expert de l'AQCIE-CIFQ fait valoir que, pour les projets de point à point, particulièrement ceux de très long terme, les revenus excédant les coûts incrémentaux peuvent devenir une « *free resource* » qui bénéficierait seulement au Producteur. Selon lui, les remboursements complémentaires exacerbent le problème et réduisent la contribution du Producteur aux coûts liés au réseau existant :

« However, if all of these projects are aggregated, the benefits to the existing system will be reduced, because the benefits from the low cost projects will serve to offset the contribution requirements of the high cost projects, rather than serving to provide some compensation for the new customers' use of the existing system.

Therefore, by allowing an aggregation of projects for its very large customers, HQT's proposal focuses heavily on ensuring that overall incremental revenues recover overall incremental cost. And as I said, I think it succeeds. But it focuses much less heavily on providing a means by which some new projects contribute to the costs of the existing system.

In addition, and as I understand the policy, HTQ's proposal regarding complementary repayments which applies only to the six projects on the books at present will actually exacerbate this problem and may very well serve to further reduce the amounts by which HQT contributes to the cost of the existing system »¹⁴⁵.

¹⁴⁴ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 12 à 14.

¹⁴⁵ Pièce A-0042, p. 176.

[290] Cet expert fait valoir que les conventions existantes HQT-ON, HQT-NE et HQT-MASS continueront de servir à recouvrer les engagements pour le raccordement des centrales futures importantes, sans garantie de revenus supplémentaires. Il souligne que les conventions de service existantes signées en 2009 par le Producteur pour un total de 3 650 MW, produisent en 2016, 288 M\$. Ces conventions produiront des revenus jusqu'en 2044 au moins, alors que les coûts incrémentaux annuels s'élèvent à 140 M\$ en 2014, d'où un surplus annuel d'au moins 148 M\$ qui bénéficie seulement au Producteur¹⁴⁶.

[291] Par ailleurs, cet expert compare l'approche d'agrégation proposée pour la charge locale avec le suivi des engagements prévu pour le service de point à point. Il souligne le fait que la durée des conventions pour le suivi des engagements est supérieure à celle considérée dans le calcul de l'allocation maximale. Les clients de point à point peuvent ainsi utiliser des revenus après la période de 20 ans pour satisfaire des engagements, ce qui n'est pas le cas pour la charge locale. L'expert conclut à une iniquité de traitement entre les deux services¹⁴⁷.

[292] À cet égard, le Transporteur réplique que les approches soumises pour chacun de ces deux services sont cohérentes. La durée de 20 ans est utilisée dans le calcul de l'allocation maximale et du Montant maximal supporté par le Transporteur, que ce soit pour le client de point à point ou la charge locale. Au-delà de ce terme, même pour la charge locale, l'ajout continue à générer des revenus qui bénéficieront à la clientèle.

[293] Quant à l'incitatif pour des contrats de long terme, l'AQCIE-CIFQ précise que la raison principale de la conclusion de tels contrats est la garantie d'accès qu'ils peuvent procurer, en lien avec les droits de renouvellement.

[294] L'intervenant affirme que la Régie s'est clairement prononcée sur l'objectif de l'article 12A.2 qui est d'assurer que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels¹⁴⁸.

[295] L'intervenant effectue également une rétrospective des décisions prévalant avant et au moment des engagements pris pour les raccordements des centrales de Eastmain1-A,

¹⁴⁶ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 21.

¹⁴⁷ Pièce A-0042, p. 186 à 190.

¹⁴⁸ Pièce A-0042, p. 207 à 209.

La Sarcelle et La Romaine. Il plaide que ces décisions font partie du cadre réglementaire à considérer.

[296] Selon l'AQCIE-CIFQ, la décision D-2011-083 Motifs, sur laquelle s'appuie le Transporteur, s'inscrit en faux par rapport aux décisions antérieures de la Régie.

[297] L'intervenant est d'avis que l'article 12A.2 i) devrait être modifié pour respecter l'interprétation de la Régie dans les décisions D-2007-08 et D-2009-071, soit que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels provenant de nouvelles conventions de service.

[298] L'AQCIE-CIFQ demande également à la Régie de s'assurer, en phase 2 du présent dossier, que le raccordement des interconnexions soit soumis à l'article 12A afin d'être cohérent avec le texte de l'appendice J¹⁴⁹.

[299] Questionné par EBM sur une possible application, aux clients de point à point, d'un report de soldes positifs comme prévu pour la charge locale, le Transporteur souligne que pour le service de point à point, le report des soldes est possible pour un producteur qui demande le raccordement de sa centrale et souhaite couvrir le coût des ajouts au réseau par un engagement de type « *take or pay* », conformément à l'article 12A.2 ii). Dans le cas où le producteur souhaite couvrir le coût des ajouts au réseau par des conventions de long terme, sa proposition ne prévoit pas de report possible.

[300] Le Transporteur considère que cette différence de traitement entre les clients de point à point et la charge locale au niveau de cet aspect particulier de la Politique d'ajouts est équitable, dans la mesure où elle découle des différences qui existent entre ces clientèles¹⁵⁰. Il mentionne, à cet égard, la croissance diffuse et continue de la charge locale, à laquelle il dit répondre par des ajouts ponctuels, par paliers plus ou moins importants, selon le stade de développement du réseau. Il rappelle, en outre, l'absence de convention de service de transport pour ce service et le paiement de revenus annuels requis, assuré par le Distributeur en vertu de l'appendice H des Tarifs et conditions.

¹⁴⁹ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 14 et 15.

¹⁵⁰ Pièce B-0021, p. 3 et 4.

[301] En audience, le Transporteur fait état des moyens dont dispose le client de point à point pour moduler son engagement, contrairement à la charge locale. Il fait également valoir que l'agrégation proposée pour la charge locale est établie au moment de déterminer la contribution, alors que le suivi des engagements intervient en aval. Enfin, il réitère qu'il n'existe pas de suivi d'engagements pour la charge locale¹⁵¹.

[302] Dans sa plaidoirie, EBM mentionne vouloir s'assurer du traitement équitable de l'ensemble des clients de point à point. L'intervenante recommande la prudence avant de souscrire à la position juridique du Transporteur à l'effet que le cadre réglementaire est cristallisé essentiellement par les décisions d'approbation d'Eastmain 1-A, de La Sarcelle¹⁵² et de La Romaine¹⁵³. Le cadre réglementaire relatif à cette question implique aussi la considération et l'interprétation de la décision D-2006-66 qui constitue une décision de principe dans laquelle l'article 12A.2 a été adopté et la Régie exprime l'intention recherchée. Selon EBM, le cadre réglementaire inclut également, outre la décision D-2009-071, les décisions D-2007-08, D-2008-030 et D-2011-039 citées par l'AQCIÉ-CIFQ et l'UC dans lesquelles il est question de s'assurer de revenus additionnels découlant d'un ajout¹⁵⁴.

[303] La FCEI estime qu'il n'est ni justifié, ni souhaitable de compenser l'allocation appliquée à un projet sur la base de revenus qui ne peuvent mécaniquement pas provenir de ce projet. Elle propose une méthode de détermination des revenus disponibles associés aux engagements pris dans le cadre de projets de ressources, basée sur l'application d'un revenu disponible moyen par MW, excluant les interconnexions. Les soldes annuels entre les engagements et les revenus ne seraient pas transférables d'un projet à l'autre.

[304] La FCEI s'oppose au remboursement complémentaire soumis par le Transporteur et propose de limiter à 20 ans la période d'utilisation des revenus d'une convention de service aux fins des engagements.

[305] Quant à l'incitatif pour des contrats de long terme, la FCEI reconnaît la stabilité de revenus qu'ils assurent mais rejoint la position des experts de l'AQCIÉ-CIFQ et de NLH

¹⁵¹ Pièce A-0039, p. 108 à 113.

¹⁵² Décision D-2008-149.

¹⁵³ Décision D-2011-083 Motifs.

¹⁵⁴ Pièce C-EBM-0009, par. 23 à 27.

selon laquelle la proposition du Transporteur pourrait conduire à des investissements non désirables et économiquement non efficaces¹⁵⁵.

[306] Enfin, la FCEI recommande de prendre en compte le contexte particulier de monopole d'Hydro-Québec et des implications qui peuvent découler de la proposition du Transporteur¹⁵⁶.

[307] Quant à la prétention de « *droits constitués* » du Transporteur, la FCEI plaide qu'elle est non fondée et que cet aspect du débat revient à la notion d'expectative au moment de signer les conventions¹⁵⁷.

[308] L'intervenante allègue que les conditions de service sont sujettes à des changements périodiques et nul ne peut prétendre à leur immuabilité sur une longue période lors de la signature de ce genre de convention. De plus, les préoccupations de la Régie à l'égard de la neutralité tarifaire étaient connues avant la signature des conventions en cause.

[309] La FCEI renvoie à la chronologie des décisions et conclusions présentées par l'AQCIE-CIFQ et à la définition du cadre réglementaire au moment de la conclusion des conventions de service de long terme. L'intervenante réitère que le principe de base reste la neutralité tarifaire et les adaptations devront se faire si ce principe n'est pas respecté.

[310] L'expert de NLH, quant à lui, fait valoir que le test, prévu à l'article 12A.2 i), porte sur la suffisance des revenus sans égard à la provenance du raccordement de centrales, ce qui ne garantit pas des revenus incrémentaux. L'expert considère que l'approche proposée par le Transporteur consiste, en fait, en une substitution de revenus :

« So let's now move to the transitional arrangement. As we heard the other day from the HQT panel, HQT as the sole major generator, benefits from the 12A.2 i) section, it seems pretty simple.

Going back to my kind of bigger principle economic question, there are marginal costs for interconnections but the problem with a test like this is it doesn't tie

¹⁵⁵ Pièce A-0051, p. 43 à 45.

¹⁵⁶ Pièce A-0054, p. 110.

¹⁵⁷ Pièce C-FCEI-0016, p. 8.

marginal costs to marginal revenues very well. In fact, if we look at the appendix 2, and I will flip to that now - except, I've got to get to it - back to the famous appendix 2, I mean, I have transmission service agreements that seem to have long predated these generation interconnection commitments in section 2.2, but those still contribute to the revenue that I recognize as meeting my present value test. So, it doesn't really guarantee any marginal revenue. It seems a bit of a strange economic test. It also seems a little strange in the context that it's sort of dissociated from revenues associated with a specific generator. And this is what I think kind of goes to this kind of pooling of all revenues and cost problems. Typically, when you have generation interconnection agreements, for example, in the US FERC world, with which I'm familiar, where there are specifics tests and they're done in a quite different way, so you have to be very careful about making precise analogies, but the transmission revenue is specifically linked to transmission contracts associated with that generation. And that helps guarantee that there's actually marginal revenue from a project rather than just capturing any revenue against the marginal costs. Because if you think about it, not having marginal revenue, well, it gets kind of weird, because just conceptually, say, I had a generator and it was going to cost me... it was going to cost me fifty million dollars (\$50 M) to hook up, and I said, "Well, you know, that's kind of expensive." I don't really want to pay fifty million dollars (\$50 M) and I don't have enough point-to-point revenue to support that. I can almost buy out somebody else's contract and say, "I'll take over your point-to-point contract. I'll pick up the power here and deliver it here for you just like you're doing now, just so that the revenue will be recognized as mine." It's just a substitution effect. There's no additional revenue for the transmission provider against these costs. And that's kind of a strange thing that I think we need to think about a little more »¹⁵⁸.

[311] Quant à la mesure transitoire, l'expert fait ressortir l'ampleur des montants associés aux remboursements complémentaires qui totalisent plus de 800 M\$, selon les résultats fournis par le Transporteur. Quoique l'enjeu relatif au suivi des engagements ait été qualifié d'administratif par le Transporteur, les montants en cause sont importants et proviennent de revenus existants qui devraient servir à compenser les coûts irrécupérables du réseau de transport, qui sont considérables :

« That seems like a lot of money to me. And I'd be really interested to know from a regulatory perspective about where that comes from and does that go, and who does that belong to. So while the issues have been maybe characterized as being a bit administrative, the dollar volumes seem pretty real.

¹⁵⁸ Pièce A-0046, p. 89 à 91.

So, absent the complimentary repayments well, what would have happened to these revenues? Well, I have a lot of point-to-point revenues and what happens to point to point revenues? Point-to point revenues and, let's say, you know, these are point-to point revenues so these are fair for point-to-point service. The value of point to-point revenues is mainly that it pays for transmission system, pays for the very existing sunk cost of the transmission system which are huge, have taken years and years of investment. They may even have been paid for by native load. And when I have point-to- service, that's kind of what I'm paying for. I'm paying to use the transmission grid that's built. But here, I... after my subtraction what's called an assumed annual payment, these of levelized costs, I'm getting to offset that against other interconnection costs. So, it not appear that those surpluses are going to the total revenue requirement, and hence, can't used to lower costs for native load and customers. So, they're not contributing like normal point-to-point tariff revenues due for the cost of the system »¹⁵⁹.

[312] L'expert s'oppose à ce type de mécanisme transitoire qui ne semble répondre à aucun principe économique cohérent. Les revenus à considérer doivent, selon lui, être en lien direct avec la centrale¹⁶⁰.

[313] Questionné sur le bien-fondé d'un incitatif pour des contrats de long terme, cet expert reconnaît les avantages procurés par ce type de contrats, même si le fait de conclure trop de conventions de long terme pourrait nuire à un bon fonctionnement du marché, en raison de l'importance des capacités d'exportation réservées sur les interconnexions. Il considère qu'un bon incitatif devrait se baser sur un juste équilibre entre un accès ouvert au réseau et l'obtention de conventions de long terme, plutôt que d'encourager la conclusion de tels contrats dans le seul but de pouvoir utiliser ultérieurement des revenus existants :

« Well, you can have, I mean, you can have long-term contracts, long-term contracts have value, I mean, can have value, they can have value to the transmission provider, and they can obviously have value to the customers, or the customers probably wouldn't sign them.

My worry is, do you have a system where, because of these kinds of offsets, where someone has the incentive to sign lots of long-term transmission service agreements, tying up lots and lots of capacity, knowing that you can use, use the revenues and recognize the revenues against future interconnection costs. So there is a value, so I am almost willing to pay too much to tie up long-term

¹⁵⁹ Pièce A-0046, p. 90 à 92.

¹⁶⁰ Pièce A-0046, p. 99 et 100.

capacity, because I think I am getting this kind of value, which may be, as I have indicated, not marginal to the new generators.

There is a concern, and I think, I will say it is just a concern, because I don't have an, I certainly don't have an example of it, but from a conceptual basis, I think there is a concern about, does that actually give the incentive to tie up transmission capacity, like export capacity, which could raise, in my mind at least, kind of a market foreclosure type problems, right?

You want the ability to people to access transmission capacity, obviously, you have to balance that against the fact that people need long-term contracts in lots of cases, but you do want there to be the right incentive for signing those long-term contracts, i.e. rather than just -- I can tie up lots of capacity because I can use credit somewhere else »¹⁶¹.

[314] Cet expert explique que, pour un client, le premier incitatif à signer des contrats de long terme répond, avant tout, à des considérations d'efficacité économique :

« But, you know, I would say, you know, you kind of start from a system that, an economic system which gives the right incentives, and then people can sign the long-term contracts that meet their economic obligations efficiently, the right way. I wouldn't hold having lots and lots of long-term contracts as being -- oh! that's first, and then everything else should follow. I would say -- actually, you know, in normal economics, we just try to create the incentives, and people can sign whatever economic, long-term economic contracts which have benefits of, you know, securing scarce resources, they can help hedge risks, I mean, there is obviously huge literature on why have long-term contracts »¹⁶².

[315] Dans son argumentation, NLH plaide que la proposition du Transporteur semble s'éloigner des principes directeurs qui faisaient partie du cadre réglementaire au moment de la signature des conventions¹⁶³.

[316] En ce qui a trait aux revenus pouvant servir à couvrir les engagements pris dans le cadre des six projets visés par l'article 12A.2 i), l'intervenante soutient que la Régie doit référer au cadre réglementaire en vigueur au moment de la signature de ces ententes pour déterminer les attentes du Producteur.

¹⁶¹ Pièce A-0048, p. 72 et 73.

¹⁶² Pièce A-0048, p. 73 et 74.

¹⁶³ Pièce C-NLH-0033, p. 26.

[317] Au terme de cet exercice, la Régie n'aura d'autre choix, selon NLH, que de conclure que le Producteur ne pouvait pas s'attendre à utiliser la somme des revenus mentionnés pour couvrir des engagements qui n'ont aucun lien avec ces conventions. L'intervenante fait valoir que les décisions rendues sur l'interprétation de l'article 12A.2 i) permettent de déterminer quelle était l'intention des parties au moment de la signature des conventions HQT-ON ainsi que HQT-NE et HQT-MASS, respectivement les 16 octobre 2006 et 31 mars 2009. Les décisions D-2006-66, D-2007-08, D-2007-141 et D-2008-030 insistent sur la nécessité de revenus additionnels permettant de couvrir les investissements additionnels¹⁶⁴.

[318] NLH conclut en demandant le rejet de la proposition du Transporteur et suggère de retenir les propositions reposant sur des principes économiques et des méthodologies équitables, transparentes et non discriminatoires.

[319] L'UC, pour sa part, souligne que la proposition du Transporteur s'apparente à celle soumise et non acceptée par la Régie, dans le dossier R-3738-2010.

[320] De son point de vue, la proposition du Transporteur ne respecte ni la lettre, ni l'esprit des décisions qui ont statué sur l'adoption et les modifications de l'article 12A.2¹⁶⁵ ainsi que sur le but et le rôle de cet article. En particulier, cette proposition va à l'encontre des principes retenus par la Régie dans la décision D-2006-66 selon laquelle la nouvelle centrale doit générer des revenus suffisants pour couvrir ses propres coûts et non le client à travers toutes les centrales qu'il pourrait déjà détenir.

[321] L'UC soutient que la neutralité tarifaire doit être assurée pour chaque projet, au moment où le projet est initié et être vérifiable pour toute la durée des engagements d'achat relatifs à ce projet.

[322] De plus, selon cette intervenante, la Régie indique clairement, dans sa décision D-2009-071, la nécessité d'une comptabilisation distincte des flux annuels de chacun des engagements des clients et des flux annuels de revenus de chacune des réservations de service de point à point pouvant être associées, ce qui signifie que le suivi des engagements doit se faire projet par projet.

¹⁶⁴ Pièce C-NLH-0033, p. 23 et 24, par. 113 à 120.

¹⁶⁵ Décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2007-34.

[323] L'UC ajoute que la méthodologie proposée par le Transporteur serait, à la limite, discriminatoire en faveur du Producteur, puisqu'il est le seul client à posséder et développer un grand nombre de centrales.

[324] Par ailleurs, l'UC est d'avis que la décision D-2011-083 Motifs, sur laquelle s'appuie le Transporteur pour valider son interprétation de l'article 12A.2, ne doit pas lier la Régie quant à l'interprétation des règles de base et fondement des décisions de principes. Cette décision reconnaît d'ailleurs clairement qu'une lecture différente est plausible¹⁶⁶.

[325] Enfin, l'UC appuie la proposition de l'ACEFO de modifier l'article 12A.2 afin que le texte des Tarifs et conditions ne reflète plus d'ambiguïté et qu'il soit conforme aux décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2009-071.

Opinion de la Régie

[326] Le Transporteur propose, pour les projets futurs, un suivi des engagements effectué sur une base annuelle démontrant que les coûts des ajouts pour chaque client, tels qu'établis aux fins de suivi pour l'ensemble des projets visés par l'article 12A.2 i), ainsi que les sections A, B et D de l'appendice J, seront récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client¹⁶⁷.

[327] Tel que souligné par l'UC, l'approche du Transporteur s'apparente à celle qu'il avait soumise dans le dossier R-3738-2010 et dont la Régie avait choisi de reporter l'examen :

« [455] Le Transporteur se propose de mettre fin à l'approche actuelle de suivi employée pour les ententes de raccordement existantes. La nouvelle méthode utilisera l'ensemble des revenus découlant des conventions de service de transport associé à un client pour établir l'adéquation annuelle entre les engagements du client et les revenus effectifs annuels découlant de ses réservations de service de transport.

[...]

¹⁶⁶ Décision D-2011-083 Motifs, par. 67.

¹⁶⁷ Pièce B-0016, p. 27.

[458] À ce stade, la Régie considère qu'elle n'a pas tous les éléments en mains pour rendre une décision éclairée sur le sujet. Le suivi des engagements d'achat est d'ailleurs accessoire à la question de la teneur même de ces engagements telle que libellée actuellement, notamment aux dispositions de l'article 12A.2 et de l'appendice J des Tarifs et conditions. La Régie traitera donc de ces questions dans le contexte de l'audience générique prévue à la section 10.6 de la présente décision »¹⁶⁸.

[328] La Régie avait, par ailleurs, refusé un format simplifié de suivi d'engagements d'achat de type Toulnostouc dans le dossier R-3669-2008, pour des considérations d'identification de revenus additionnels. La Régie exprimait sa préoccupation en lien avec l'utilisation de la convention HQT-ON. D'une part, la durée de 50 ans, utilisée dans le calcul des revenus actualisés pour la couverture des engagements, était différente de celle de 20 ans considérée dans l'allocation maximale et utilisée dans le cadre des analyses de neutralité tarifaire. D'autre part, selon la Régie, les revenus découlant de l'interconnexion avec l'Ontario en 2009 ne pouvaient servir à la validation des engagements de type Toulnostouc¹⁶⁹.

[329] Dans le présent dossier, le Transporteur reprend une approche par client en y incluant, de plus, les projets d'investissements pour les interconnexions. Or, il s'agit de deux types de projets présentant des caractéristiques fondamentalement différentes. La Régie est d'avis que l'ensemble des projets ne constitue pas un tout homogène.

[330] Dans plusieurs de ses décisions, la Régie invoque le lien nécessaire entre la production de la centrale raccordée et les engagements d'achat. Ce lien est clairement établi dans l'option ii) de l'article 12A.2 et dans les engagements antérieurs à l'adoption de cet article.

[331] Dans le cas d'un projet visant une interconnexion, il doit y avoir un lien entre la puissance livrée et la convention de service qui y est associée. La Régie constate, d'ailleurs, que cette différenciation entre les projets de raccordements de centrales et ceux liés à l'ajout ou à des modifications d'interconnexions se reflète dans les définitions de la puissance maximale à transporter utilisée dans le calcul de l'allocation maximale, dans chacun des deux cas¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Décision D-2011-039, p. 107 et 108.

¹⁶⁹ Décision D-2009-071, p. 8 et 9.

¹⁷⁰ Pièces B-0011, p. 12, tableau 2 et B-0015, p. 10.

[332] Le Transporteur fait valoir qu'une approche annuelle était souhaitée par la Régie. Or, cette approche s'inscrit dans une vision par projet tel qu'exprimé au paragraphe 34 de la décision D-2009-071. La proposition du Transporteur, basée sur une approche par client, constitue un changement fondamental qui dilue, voire fait disparaître, le lien entre un projet et l'engagement associé à ce projet.

[333] Selon le Transporteur, l'objectif premier de sa proposition est de vérifier que les coûts établis sous forme d'annuités pour l'ensemble des projets visés pour chaque client soient récupérés annuellement par l'ensemble des revenus de transport de ce client.

[334] La Régie ne partage pas cette opinion. Elle juge que l'approche du Transporteur ne répond pas aux problématiques qu'elle a soulevées et implique un interfinancement entre les différents projets, sans distinction, d'un même client. Elle va à l'encontre de l'opinion de la Régie exprimée dans plusieurs de ses décisions¹⁷¹, et explicitée particulièrement dans l'extrait suivant de la décision D-2009-071 :

« [31] Selon la Régie, le suivi des engagements pris dans le cadre de projets d'ajouts au réseau ne vise pas à refaire l'exercice de neutralité tarifaire effectué dans le cadre du dossier d'autorisation. Ce suivi vise plutôt à juger si les dispositions prévues aux Tarifs et conditions ainsi que les exigences précisées dans chaque décision sont respectées.

[32] En ce qui a trait à la proposition du Transporteur, la Régie se questionne sur la pertinence d'actualiser les revenus de la convention sur le chemin HQT-ON sur 50 ans, ce qui constitue une période nettement supérieure à celle prise en compte dans le test de neutralité tarifaire, lequel est établi sur 20 ans. Il en est de même quant à la proposition du Transporteur d'utiliser le surplus de la valeur actualisée d'un projet à titre de revenus pouvant être associés à d'autres projets.

[33] Ces deux cas de figure ne sont pas prévus au texte des Tarifs et conditions et soulèvent des enjeux d'importance sur le plan tarifaire. Selon la Régie, il est donc nécessaire que de telles avenues fassent l'objet d'un examen dans le cadre d'un dossier tarifaire et soient approuvées par la Régie aux fins d'être codifiées, le cas échéant, dans les Tarifs et conditions.

¹⁷¹ Telles que les décisions D-2006-66, D-2007-08 et D-2009-071.

[34] Selon la Régie, la comptabilisation distincte des flux annuels de chacun des engagements des clients et des flux annuels de revenus de chacune des réservations de service de point à point pouvant leur être associées s'avère nécessaire pour le suivi des engagements pris dans le cadre des demandes de service de point à point et selon l'article 12A.2 i). Cette comptabilisation doit, de plus, respecter les caractéristiques et finalités de chacun des dossiers, les dispositions des Tarifs et conditions et les exigences particulières de la Régie dans ses décisions antérieures »¹⁷².

[335] Malgré les explications fournies sur le régime transitoire, la Régie juge que ce mécanisme soulève encore des interrogations quant à ses effets.

[336] Essentiellement, le Transporteur plaide que la mesure transitoire respecte le cadre réglementaire existant depuis 2006 et les ententes qui en découlent, qu'elle accélère la transition vers un suivi uniforme de tous les engagements pour les clients de transport de point à point et qu'elle constitue une mesure de transition raisonnable.

[337] Sur le premier point, le cadre réglementaire se doit, selon la Régie, de prendre en considération l'ensemble de ses décisions, dont celles émises dans les dossiers tarifaires du Transporteur depuis 2006. Les préoccupations de la Régie dans ses décisions, y compris la décision D-2011-083 Motifs, font état d'un besoin de préciser le texte en vigueur des Tarifs et conditions.

[338] Quant à l'accélération de la transition vers un suivi uniforme de tous les engagements pour les clients de point à point, la Régie est préoccupée par la durée de la mesure transitoire proposée, qui risque de s'étendre sur une très longue période. En effet, bien que le Transporteur mentionne que les revenus liés aux engagements de type Touloustouc sont appelés à « s'éteindre »¹⁷³, la Régie constate que les revenus utilisés au titre de remboursements complémentaires ont trait à des conventions de service dont le terme peut aller jusqu'en 2044. Les montants en cause sont considérables et pourraient être utilisés pour couvrir des investissements importants prévus avant ce terme, comme les raccordements des centrales de Petit-Mécatina et Magpie, prévus pour 2020, qui totalisent plus de 2000 MW de capacité.

¹⁷² Décision D-2009-071, p. 10 et 11.

¹⁷³ Pièce A-0040, p. 36.

[339] Le Transporteur insiste sur l'aspect administratif du suivi d'engagements. La Régie estime, cependant, que le format de ce suivi et les montants considérés découlent d'une approche nouvelle qui peut impliquer des montants considérables et une modification substantielle des engagements visant à couvrir les coûts d'ajouts supportés par le Transporteur. Tel que mentionné dans la décision D-2011-039, le suivi des engagements d'achat est accessoire à la question de la teneur même de ces engagements telle que libellée actuellement, notamment aux dispositions de l'article 12A.2 et de l'appendice J¹⁷⁴.

[340] Le Transporteur mentionne que sa nouvelle approche de suivi des engagements, tout comme la précédente, n'entraîne pas d'impact sur les éléments à la base du calcul des revenus requis. La Régie ne peut, néanmoins, conclure que cette approche n'a pas d'impact sur les tarifs, puisque les revenus tirés des ventes, qui devraient compenser le revenu requis, se trouveraient plutôt assignés de plus en plus à la couverture des coûts d'ajouts futurs.

[341] Quant à l'appariement des coûts et des revenus, la Régie juge qu'il est logique que les revenus servant à la couverture des coûts supportés par le Transporteur puissent être perçus pendant la même période que celle considérée dans la détermination du montant maximal supporté par le Transporteur, soit un maximum de 20 ans, selon le texte en vigueur des Tarifs et conditions. Une fois le montant des engagements couverts, les revenus tirés d'une convention de service pendant les années subséquentes ne peuvent être utilisés aux fins de couvrir d'autres engagements. Ils continuent d'être perçus par le Transporteur en contrepartie de réservations et seront intégrés aux tarifs de l'année en question.

[342] En conséquence, la Régie détermine que les engagements du client et les revenus nécessaires à leur couverture devront porter sur une période maximale équivalant à celle retenue dans le calcul de l'allocation maximale prévue à la section E de l'appendice J. Le cas échéant, les revenus postérieurs à cette période continueront à profiter à l'ensemble des clients.

[343] Pour ce qui est de la cohérence avec la proposition du Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale, la Régie réitère que les différences des caractéristiques et finalités entre ce service et celui de point à point justifient des approches différentes.

¹⁷⁴ Décision D-2011-039, p. 108.

[344] Selon le Transporteur, la codification ne devrait porter que sur l'obligation de rencontrer, sur une base annuelle, la somme des engagements.

[345] La Régie considère que les problématiques soulevées en lien avec la Politique d'ajouts découlent notamment de l'imprécision du texte des Tarifs et conditions. Dans les faits, l'examen des projets d'investissements et l'appréciation des engagements conclus dans ce cadre s'appuient sur les Tarifs et conditions applicables alors. Il importe donc que la codification des modalités relatives aux engagements soit suffisamment précise pour éviter toute ambiguïté d'interprétation.

[346] Quant à l'incitatif pour des conventions de service de long terme, la Régie retient que ce sont, avant tout, les questions d'opportunités dans les marchés et l'accès au réseau du Transporteur qui influencent le client dans sa prise de décision quant aux réservations de long terme.

[347] De plus, le texte des Tarifs et conditions contient déjà un incitatif en ce sens. En effet, en plus de l'article 2.2 sur la priorité de réservation, la section E de l'appendice J prévoit un calcul de l'allocation maximale au prorata, advenant le cas de durées inférieures à 20 ans.

[348] Bien qu'elle reconnaisse les avantages liés aux conventions de long terme, la Régie considère qu'un incitatif supplémentaire à la conclusion de tels contrats de long terme ne peut justifier l'utilisation des revenus tirés de conventions existantes au détriment d'une garantie de revenus additionnels.

[349] En conclusion, la Régie est d'avis que la proposition du Transporteur a pour effet de modifier plusieurs éléments liés au fondement des engagements d'achat, tels qu'historiquement prévus.

[350] De plus, l'approche soumise pose de sérieuses questions quant à son applicabilité. La Régie juge qu'elle amplifie la problématique des engagements, qui était déjà complexe avec l'approche en vigueur.

[351] Contrairement à ce que prétend le Transporteur, la Régie considère que l'approche soumise ne permet pas de transmettre les bons signaux à ses clients. Cette approche a pour effet de priver la clientèle existante d'une partie des revenus tirés des conventions de

service en vigueur, en les utilisant pour couvrir le coût des ajouts nécessaires pour satisfaire d'autres besoins futurs d'un client de point à point.

[352] Comme indiqué à la Section 4.1 de la présente décision, chaque projet doit être accompagné d'une garantie de revenus additionnels suffisante pour assurer la couverture des coûts de l'ajout.

[353] La Régie retient les recommandations de prudence des intervenants et rejette l'approche proposée par le Transporteur en matière de traitement et de suivi des engagements.

[354] Les engagements prévus dans le cadre des projets d'investissement pour les clients de point à point sont établis par projet et doivent s'appuyer sur des revenus additionnels tels que précisés par la Régie dans la présente décision. Le suivi des engagements devra donc être fait par projet.

[355] Dans le cas de projets autres que les raccordements de centrales, la Régie juge que la convention de service ferme de long terme associée à ces ajouts devrait générer, sur une période maximale correspondant à celle retenue dans la détermination de l'allocation maximale, des revenus additionnels couvrant le coût de l'ajout supporté par le Transporteur.

[356] Dans le cas d'insuffisance des revenus additionnels tirés des réservations de long terme prévues par la convention de service sur la période maximale ainsi définie, des modalités de couverture du coût de l'ajout supporté par le Transporteur devront être définies et appliquées au client requérant.

[357] Les revenus additionnels associés au projet, en comparaison au montant de l'engagement, devront également faire l'objet d'un suivi annuel.

[358] La Régie constate que les engagements d'achat sont codifiés aux Tarifs et conditions en vigueur, dans le seul cadre des raccordements de centrales.

[359] En conséquence, la Régie est d'avis que des modifications devront être apportées au texte de l'appendice J des Tarifs et conditions pour y inclure, lors d'un projet visant l'ajout ou la modification d'interconnexions, des modalités relatives à

la signature d'engagements visant à couvrir, par des revenus additionnels, les coûts supportés par le Transporteur.

[360] Quant aux projets de raccordement de centrales, les modalités applicables aux engagements font l'objet de l'article 12A.2.

[361] La Régie rappelle que cet article permettait, historiquement, de codifier une pratique de garanties d'achat prévues dans le cadre de projets de raccordement de centrales du Producteur. La garantie d'achat consistait en un engagement d'achat de type « *take or pay* », en lien avec la production de la centrale raccordée¹⁷⁵.

[362] L'article 12A.2 a été mis en place par la décision D-2006-66 et son objectif y a été bien défini : assurer que tout nouveau raccordement de centrale génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. L'atteinte de cet objectif est assurée par le test de la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer, de façon raisonnable, l'atteinte de cet objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire aux nouveaux clients et à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix que la Régie doit faire dans l'intérêt public.

[363] Comme mentionné précédemment, l'article 12A.2 exige que le demandeur d'un raccordement de centrales en rembourse le coût complet au Transporteur (option iii), sauf dans le cas où il a contracté une garantie d'achat de service de transport (option ii), ou s'il a effectivement contracté une convention de service de transport de long terme (option i)). Dans cette dernière éventualité, le remboursement au titre de l'option iii) correspond à la différence entre le coût complet de l'ajout et les montants couverts par les autres engagements conclus pour cet ajout.

[364] Dans le dossier R-3605-2006, le Transporteur demandait à la Régie une série de modifications à l'article 12A.2. Il proposait, pour l'option i), la possibilité qu'une ou plusieurs conventions de service soient utilisées pour garantir les revenus, ce à quoi la Régie a acquiescé conditionnellement :

« Selon la Régie, l'utilisation de plusieurs conventions est acceptable s'il est démontré que chacune de ces conventions amène des revenus additionnels au

¹⁷⁵ Décision D-2003-68, p. 28 à 30.

Transporteur et que l'ensemble des revenus additionnels permet de couvrir les coûts additionnels associés au projet.

Par ailleurs, la Régie maintient le concept de signature d'une convention. En conséquence, elle retient en lieu du texte proposé, le texte suivant :

“Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme de long terme” »¹⁷⁶.

[365] Le Transporteur proposait également, pour l'option ii), de supprimer la référence au caractère « *take or pay* » de l'engagement d'achat de services de transport :

« Dans le cas de la formulation approuvée par la Régie pour l'article 12A.2 ii), la quantité de réservation annuelle du client en service de transport de point à point à court terme n'a donc aucun impact sur le montant qu'il aura éventuellement à rembourser au Transporteur. D'où, la nécessité de supprimer l'expression “take or pay [note de bas de page omise]” »¹⁷⁷.

[366] Dans la décision D-2007-08, la Régie considérait que l'expression « *take or pay* » qui figure au texte en vigueur des Tarifs et conditions était nécessaire pour assurer que les engagements d'achat couvrent les coûts encourus. D'autre part, la condition imposée quant à la production injectée devait être comprise comme un test complémentaire permettant d'assurer qu'il s'agit bel et bien de revenus additionnels¹⁷⁸. La Régie citait, à cet égard, la décision D-2006-66 :

« La Régie juge la deuxième option acceptable, dans la mesure où la nouvelle production génère des revenus suffisants pour couvrir les coûts encourus du Transporteur[...] À cette fin, les revenus pris en compte aux fins de la garantie d'achat seront présumés correspondre au produit de la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement par le tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme ».

¹⁷⁶ Décision D-2007-08, p. 73.

¹⁷⁷ Décision D-2007-08, p. 74.

¹⁷⁸ Décision D-2007-08, p. 74.

[367] La Régie indiquait donc dans cette dernière décision que le Transporteur devait s'assurer que les achats de services de transport étaient au moins égaux aux engagements d'achat présumés et rejetait la modification demandée par le Transporteur.

[368] L'interprétation de l'article 12A.2, particulièrement dans son option i), constitue un enjeu depuis plusieurs années. Les décisions D-2009-071, D-2011-039 et D-2011-083 Motifs ont toutes conclu que les questions liées aux précisions, modifications, ajouts de texte, modifications et concordances avec d'autres textes qui pouvaient se soulever, pouvaient, le cas échéant, être traitées dans le cadre du dossier générique sur la Politique d'ajouts.

[369] La Régie est d'avis que la première question à examiner est celle de la teneur des engagements que doit prendre le demandeur du raccordement d'une centrale, en vertu de l'option i).

[370] Pour les motifs énoncés précédemment, la Régie juge que les revenus de transport générés par une entente de service de transport, qui excèdent les obligations qu'un demandeur aurait pu encourir dans une demande précédente, bénéficient à la clientèle existante. Ainsi, ces revenus de transport ne peuvent donc, contrairement à l'affirmation du Transporteur, constituer un bénéfice temporaire pour l'ensemble de la clientèle, uniquement jusqu'à ce qu'il y ait des coûts qui se matérialisent dans de futurs projets¹⁷⁹.

[371] Toutefois, la décision D-2011-083 Motifs établit que le texte de l'article 12A.2 i), tel que présentement libellé, rend possible une telle interprétation et permet l'usage des surplus de la valeur actualisée d'un projet à titre de revenus pouvant être associés à un autre projet.

[372] La Régie juge donc qu'il est nécessaire de revoir l'article 12A.2 afin qu'il reflète l'intention première de la Régie qui y est associée.

[373] Dans le cadre de la présente audience, une reformulation de l'option a été suggérée pour clarifier l'utilisation d'un nouveau revenu, et non du revenu d'une convention existante, en ce qui a trait à l'option i) de l'article 12A.2. Cette solution a l'avantage d'être simple et de permettre le recours à des conventions de service ferme de long terme. Un tel recours est également un incitatif à des contrats de long terme.

¹⁷⁹ Pièce A-0042, p. 46 et 47.

[374] Toutefois, la Régie constate, comme l'a fait remarquer le régisseur Carrier dans la décision D-2006-66, que lorsque le demandeur possède plusieurs centrales, rien n'assure que les revenus résultant du raccordement de la nouvelle source de production suffisent à couvrir les coûts encourus pour son intégration. Or, comme il l'exprimait alors :

« L'exigence de neutralité tarifaire peut être rencontrée, en de telles circonstances, par la prise en compte, aux fins de la garantie d'achat, des revenus additionnels induits par la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement. Toutefois, à mon avis, une telle clause apparaît requise tant dans l'option 12A.2 i) que dans l'option 12A.2 ii)[...] »¹⁸⁰.

[375] Selon la Régie, pour s'assurer de la neutralité tarifaire, il y a lieu d'ajouter, en plus de la garantie relative aux nouveaux revenus, une mention quant au fait que ces revenus additionnels doivent être induits par la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement. Un texte équivalent à celui prévu à l'option ii) de l'article 12A.2 devrait donc être introduit à l'option i).

[376] L'option ii) incorporant déjà cette formulation, l'option i) de l'article 12A.2 peut sembler redondante¹⁸¹. Questionné à ce propos, le Transporteur fait valoir que l'avantage de l'option i), est l'incitatif qu'elle représente pour la conclusion de contrats de transport ferme de long terme.

[377] Le Transporteur reconnaît, par ailleurs, que la durée du contrat de transport n'a pas d'influence sur la récupération des coûts pour assurer la neutralité tarifaire. Si le contrat est de plus courte durée que la période de 20 ans utilisée dans la détermination de l'allocation maximale du Transporteur, cette dernière sera calculée au prorata de la durée du contrat et le demandeur devra verser une contribution lors de la mise en service de cet ajout, si les coûts de l'ajout excèdent cette allocation¹⁸².

[378] Le Transporteur soutient, toutefois, que les contrats de service de transport de long terme permettent une stabilisation des revenus sur une longue période :

« R. J'ajouterais dans le bénéfice pour le Transporteur d'une convention, pourquoi c'est mieux une convention dix (10) ans qu'une convention cinq ans? Ce

¹⁸⁰ En page 39.

¹⁸¹ Pièce A-0042, p. 69.

¹⁸² Pièce A-0042, p. 43.

n'est pas recouvrer les coûts parce que vous avez raison, on va recouvrer les coûts – les mécanismes sont en place et sont faits de sorte qu'on va recouvrer les coûts via un divers nombre de mécanismes dont l'allocation qui va être modulée, la contribution qui pourrait être plus élevée. Mais, pourquoi c'est bon pour le Transporteur d'avoir dix (10) ans au lieu de cinq ans?

Bien, en termes de stabilité, de prévisibilité des revenus, de s'isoler des aléas des marchés et de, moi, j'aime mieux avoir un contrat de dix (10) ans avec quelqu'un où je sais que je vais avoir les revenus pendant dix (10) ans que de les avoir pendant cinq ans et que peut-être, au bout de cinq ans, ils vont disparaître ou ils vont être réduits parce que le marché va avoir changé, parce que... Alors, pour l'ensemble de la clientèle et pour le Transporteur, cette prévisibilité-là et cette stabilité d'obtention de revenus ça ne peut qu'être bon pour mes affaires, pour la prévisibilité, ma stabilité de revenus et mon modèle d'affaires »¹⁸³.

[379] La Régie s'est déjà prononcée sur ces arguments. D'une part, il existe dans le texte des Tarifs et conditions, des incitatifs pour des conventions de service ferme de long terme, notamment à l'article 2.2 et à la section E de l'appendice J. En particulier, l'utilisation d'un prorata dans le calcul de l'allocation maximale impliquerait, pour le requérant, l'augmentation de sa contribution. D'autre part, la Régie juge que le motif de stabilité du revenu ne garantit pas forcément une stabilité tarifaire. Les revenus tirés de conventions de service existantes seraient, année après année, de plus en plus utilisés pour compenser le coût des ajouts au réseau et non le coût total du réseau, d'où une hausse des tarifs, toutes choses étant égales par ailleurs.

[380] De plus, comme l'admet le Transporteur, sans la possibilité de reporter des revenus d'une convention sur plusieurs projets, il est inutile d'avoir des articles redondants.

[381] En conséquence, la Régie juge qu'il y a lieu d'abroger l'option i) de l'article 12A.2. La Régie est d'avis qu'il est pertinent et opportun, afin de faire preuve de transparence et d'éviter toute situation conflictuelle en raison de la période transitoire d'ici la fin de la phase 2, d'abroger immédiatement cet article des Tarifs et conditions. En conséquence, cette abrogation entrera en vigueur à la date de publication de la présente décision. Ainsi, les clients du Transporteur ne pourront plus bénéficier de l'option i) pour garantir la couverture des coûts encourus par le Transporteur pour les demandes d'autorisation à la Régie de raccordements de centrales, postérieurement à la présente décision.

¹⁸³ Pièce A-0040, p. 188 et 189.

[382] L'abrogation de l'option i) amène la Régie à traiter de la question de l'existence de droits acquis en faveur du Producteur, plaidée par le Transporteur.

[383] Essentiellement, le Transporteur soutient qu'un amendement à l'article 12A.2 des Tarifs et conditions ne doit pas affecter, de manière rétroactive ou rétrospective, les droits et obligations des parties aux conventions de service. En effet, selon lui, si la Régie devait abroger l'option i), elle devrait reconnaître au Producteur des droits acquis afin de lui permettre d'utiliser les Conventions signées depuis l'adoption de cette option en 2006 aux fins de la couverture des coûts d'ajouts dans le cadre de projets de raccordement futurs. La reconnaissance de droits acquis en faveur du Producteur lui permettrait de continuer d'utiliser les Conventions lors de futurs raccordements de centrales en vertu du principe de survie de la loi ancienne.

[384] Selon la Régie, il ne suffit pas d'invoquer une atteinte à la règle des droits acquis. Encore faut-il que la partie concernée prouve que cette atteinte est réelle.

[385] Tant le Transporteur que les intervenants n'ont pu que supputer sur les intentions du Producteur et le rôle qu'a pu jouer l'article 12A.2 i) lorsqu'il a conclu des conventions d'un terme supérieur à 20 ans.

[386] D'une part, le Transporteur réfère essentiellement au témoignage de son directeur Commercialisation et affaires réglementaires, qui avance des hypothèses sur les motivations du Producteur, alors qu'il admet ne pas pouvoir parler en son nom¹⁸⁴. D'autre part, tel que souligné par l'AQCIE-CIFQ¹⁸⁵, le Transporteur a fait le choix de ne pas présenter de représentant du Producteur à titre de témoin, ce qui aurait permis d'obtenir un éclairage utile sur les motivations à l'origine de la signature des Conventions. Par ailleurs, les Conventions déposées auprès de la Régie n'en font nullement mention.

[387] La Régie ne peut se prononcer sur les véritables intentions du Producteur lorsqu'il a conclu de ces contrats de long terme et du rôle que l'article 12A.2 i) a pu y jouer. Nul ne peut plaider pour autrui. Il aurait donc fallu que des représentants du Producteur participent à l'audience et témoignent formellement de sa position à cet égard. Autrement, il y aurait transgression de la règle fondamentale *audi alteram partem*.

¹⁸⁴ Pièce A-0040, p. 188 et 189.

¹⁸⁵ Pièce A-0052, p. 206 et 207.

[388] Par ailleurs, la Régie applique les modifications apportées au texte des Tarifs et conditions de manière prospective et non rétroactive. Personne ne conteste que la Régie puisse également, dans certaines circonstances, donner un effet rétrospectif à des amendements, c'est-à-dire régir les effets futurs des situations juridiques en cours au moment de l'entrée en vigueur des amendements. Peut-il y avoir une exception au caractère rétrospectif d'une décision en présence de droits acquis?

[389] La Cour suprême du Canada¹⁸⁶, dans l'arrêt *Dikranian c. Québec*, a énoncé certains critères afin de déterminer s'il y a présence de droits acquis. Les extraits pertinents se trouvent aux paragraphes 37 à 40 de cette décision :

« 4.2.2.2 Les critères de reconnaissance des droits acquis »

[37] Peu d'auteurs ont tenté de définir le concept de « droit acquis ». L'appelant cite le professeur Côté à l'appui de ses prétentions. Cet auteur soutient que le justiciable doit satisfaire à deux critères pour avoir un droit acquis : (1) sa situation juridique est individualisée et concrète, et non générale et abstraite, et (2) sa situation juridique était constituée au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi (Côté, p. 201-202). Ce mode d'analyse a notamment été utilisé par la Cour d'appel de la Saskatchewan dans *Scott c. College of Physicians and Surgeons of Saskatchewan* (1992), 95 D.L.R. (4th) 706, p. 727.

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

[39] Un tribunal ne peut donc conclure à l'existence d'un droit acquis lorsque la situation juridique considérée n'est pas individualisée, concrète, singulière. La seule possibilité de se prévaloir d'une loi ne saurait fonder une prétention de droits acquis : Côté, p. 202. Comme l'a clairement indiqué le juge Dickson (plus tard Juge en chef) dans *Gustavson Drilling*, p. 283, le simple droit de se prévaloir d'un texte législatif abrogé, dont jouissent les membres de la communauté ou une catégorie d'entre eux à la date de l'abrogation d'une loi, ne peut être considéré comme un droit acquis [...]. En d'autres mots, le droit doit être acquis à une personne en particulier.

[40] Mais ce n'est pas tout, il faut aussi que la situation se soit matérialisée (Côté, p. 204). Quand un droit devient-il assez concret ? Le moment variera en

¹⁸⁶ *Dikranian c. Québec (Procureur général)*, 2005 CSC 73, p. 24 et 25, par. 37 à 40.

fonction de la situation juridique en cause. J'y reviendrai. Il suffit de dire pour le moment que tel le décès du testateur qui transforme instantanément en droits les attentes des héritiers [...], tel le délit qui fait naître sur-le-champ le droit à la réparation [...], l'accord contractuel confère instantanément aux parties des droits et obligations (voir Côté, p. 205) ».

[390] Ainsi, une personne pourra se faire reconnaître des droits acquis si elle est en mesure de faire état d'une situation juridique individualisée, concrète et singulière. Il faut noter, de plus, que la seule possibilité de se prévaloir d'une loi ne saurait fonder de droits acquis¹⁸⁷.

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

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

i) Convention de service de transport de long terme

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

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

¹⁸⁷ P.A. Côté, *Interprétation des lois*, 4^e édition, p. 185.

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

« e) Recouvrement des frais d'intégration assumés par le Transporteur

Afin que le Transporteur puisse recouvrer la totalité des frais d'intégration assumés par le Transporteur tel que stipulé à l'article 6.1a), le Producteur se prévaut de l'engagement prévu au paragraphe i) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions »¹⁸⁸.

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

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

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

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

¹⁸⁸ Pièce B-0040, p. 13.

[398] Par ailleurs, la Régie doit faire preuve d'une certaine prudence avant de reconnaître l'existence de droits acquis dans le cadre de l'application des Tarifs et conditions. En effet, il faut rappeler que les dispositions prévues au texte des Tarifs et conditions ne sont pas statiques et sont appelées à évoluer dans le temps. Cette réalité découle naturellement des articles 31(1), 48 et 49 de la Loi. La Régie a bien expliqué ce contexte propre à l'environnement réglementaire au Québec dans la décision D-2008-036 :

« Toutefois, les modalités de l'Appendice J font partie des conditions de service de transport et sont appelées à évoluer dans le temps. Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie doit s'assurer que les tarifs et les autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables. En conséquence, les soumissionnaires ne pouvaient s'attendre à ce que les modalités de l'Appendice J, sur la base desquelles ils ont préparé leur soumission, demeurent inchangées. En fait, les modifications apportées, de temps à autre, aux conditions de l'Appendice J font partie intégrante du processus réglementaire et découlent de l'application de la Loi, qu'elles surviennent ou non pendant le déroulement d'un processus d'appel d'offres. En ce sens, on ne peut prétendre que la Régie modifie les règles du jeu de l'appel d'offres AOPCH-2002 dans la mesure où elle exerce les pouvoirs qui lui sont dévolus par la Loi »¹⁸⁹.

[399] Les clients du Transporteur sont d'ailleurs dûment avisés du caractère évolutif de la réglementation, par le biais de l'article 5.2 des Tarifs et conditions, rédigé spécifiquement à cette fin :

« 5.2 Modifications des présentes : Les tarifs et les conditions des présentes sont assujettis aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, tels qu'ils sont modifiés de temps à autre ».

[400] Même en considérant qu'il a pris la décision de signer les Conventions dans le but de les utiliser aux fins de l'article 12A.2 i) pour de futurs raccordements de centrales, ce qui n'a pas été établi en l'espèce, le Producteur ne peut pas prétendre être à l'abri d'une modification au cadre réglementaire qui pourrait avoir un impact sur ses décisions d'affaires.

¹⁸⁹ En page 18.

[401] Comme mentionné dans l'arrêt *Dikranian* précité, la Cour Suprême du Canada soutient depuis l'arrêt *Gustavson* que le simple droit de se prévaloir d'un texte législatif abrogé ne peut être considéré comme un droit acquis. Dans l'affaire *Gustavson Drilling*, la Cour suprême du Canada s'exprimait ainsi sur cette question :

« Personne n'a le droit acquis de se prévaloir de la loi telle qu'elle existait par le passé; en droit fiscal, il est impérieux que la législation reflète l'évolution des besoins sociaux et de l'attitude du gouvernement. Un contribuable est libre de planifier sa vie financière en se fondant sur l'espoir que le droit fiscal demeure statique; il prend alors le risque d'une modification à la législation.

Le simple droit de se prévaloir d'un texte législatif abrogé, dont jouissent les membres de la communauté ou une catégorie d'entre eux à la date de l'abrogation d'une loi, ne peut être considéré comme un droit acquis »¹⁹⁰.

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

[403] La Régie est d'avis qu'au moment de signer les Conventions, le Producteur était dans une situation où il pouvait avoir de simples attentes. En effet, il est envisageable qu'un client du Transporteur qui signe une convention de service de long terme puisse espérer pouvoir éventuellement se prévaloir des différentes options de recouvrement des coûts prévues à l'article 12A.2. Toutefois, ce client ne peut prendre pour acquis que celles-ci seront toujours disponibles, au motif qu'il a signé une convention de long terme alors que l'option i) était en vigueur.

[404] Accepter un tel argument signifierait que tous les clients qui ont signé une convention de long terme depuis l'adoption de l'option i) pourraient bénéficier d'un droit acquis d'utiliser une telle convention pour un futur raccordement de centrale indéfiniment, même si l'option i) est abrogée. La reconnaissance d'un tel droit acquis apparaît déraisonnable.

¹⁹⁰ *Gustavson Drilling (1964) Ltd. c. Ministre du Revenu national*, [1977] 1 R.C.S. 271, 283.

[405] La Régie précise que l'abrogation de l'option 12A.2 i) n'aura aucun effet sur les projets de raccordement de centrales du Producteur qui ont fait l'objet d'une autorisation de la Régie antérieurement à la présente décision.

[406] Pour ces motifs, la Régie ne retient pas la prétention du Transporteur selon laquelle, à compter de la signature des Conventions, le Producteur bénéficie d'un droit acquis d'utiliser les revenus actualisés qu'elles génèrent afin d'assurer la couverture du coût d'ajouts ultérieurs assumés par le Transporteur.

[407] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, lors de la phase 2 du présent dossier, un texte modifié des Tarifs et conditions afin de refléter les conclusions de la présente section. En particulier, la Régie ordonne au Transporteur de supprimer l'option i) de l'article 12A.2 et d'apporter au texte des Tarifs et conditions les ajustements de concordance afin d'assurer la cohérence d'ensemble.**

[408] **La Régie ordonne également au Transporteur de déposer, lors de la phase 2 du présent dossier, une proposition de format de suivi des engagements conforme aux dispositions de la présente section.**

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

[409] Le traitement des nouveaux postes de départ de centrales est codifié à la sous-section 1 de la section B de l'appendice J. Aucune modalité quant au traitement de la réfection de ces postes n'y est prévue.

[410] Les projets de réfection des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec ont été traités, à ce jour, en pérennité par le Transporteur, au même titre que tous les investissements requis à la fin de la durée d'utilité des équipements.

[411] Dans le dossier relatif au projet de construction d'un nouveau poste Rivière-des-Prairies et de ses équipements connexes, la Régie se montrait préoccupée par le montant investi par le Transporteur dans le nouveau poste de départ, qui était supérieur à la contribution réglementaire du Transporteur au coût d'un poste de départ d'une nouvelle centrale telle qu'établie aux Tarifs et conditions :

« [50] De plus, le montant que le Transporteur investit dans ce nouveau poste de départ d'une centrale de 45 MW est de beaucoup supérieur à la contribution réglementaire du Transporteur au coût d'un poste de départ d'une nouvelle centrale établie aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs et conditions). Cette situation pourrait déceler un potentiel d'iniquité entre le ou les propriétaires de centrales existantes et ceux des nouvelles centrales. Si le Transporteur prévoit devoir rénover ou remplacer d'autres postes de départ de centrales existantes, cette question aurait avantage à être clarifiée dans le cadre tarifaire approprié, où des ajustements pourraient être apportés aux Tarifs et conditions, le cas échéant »¹⁹¹.

[412] Dans le dossier R-3706-2009, la Régie notait qu'aucune disposition n'était actuellement prévue aux Tarifs et conditions à l'égard de la réfection du poste de départ d'une centrale existante, telle Rapide-7. Elle demandait au Transporteur de clarifier, dans le cadre du dossier traitant de la Politique d'ajouts, la situation relative à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes¹⁹².

[413] Dans le cadre du dossier R-3738-2010, la Régie maintenait cette préoccupation et inscrivait cette question dans la liste des problématiques à examiner dans un dossier générique sur la Politique d'ajouts¹⁹³.

[414] Dans le présent dossier, le Transporteur propose d'appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés, pourvu que ces postes aient fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur jusqu'à concurrence de la contribution maximale et tenant compte de leur cadre contractuel au moment de la réfection.

[415] Il précise que les postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec sont traités en pérennité, au même titre que tous les investissements requis à la fin de la durée d'utilité des équipements¹⁹⁴.

[416] Le Transporteur subdivise les centrales appartenant aux producteurs privés en deux catégories, selon que le poste de départ de ces centrales ait fait ou non l'objet d'un remboursement de sa part au moment de la mise en service initiale.

¹⁹¹ Décision D-2009-069, p.14.

¹⁹² Décision D-2010-032, p. 83, par. 345.

¹⁹³ Décision D-2011-039, p. 106, par. 450 à 452 et p. 109, par. 462.

¹⁹⁴ Pièce B-0016, p. 33.

[417] Si un remboursement a été versé, le Transporteur propose un traitement en pérennité similaire à celui qui s'applique aux postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec. De son point de vue, ces postes deviennent des actifs du réseau de transport, suivant le principe comptable du contrat de location-acquisition, à la suite du remboursement.

[418] Le Transporteur ajoute qu'au moment d'une réfection, certaines conditions de nature contractuelle doivent être rencontrées. En particulier, le producteur doit démontrer qu'il a une entente en vigueur, soit un contrat avec le Distributeur, le Producteur ou une convention de service de transport, qu'il a effectué l'entretien de son poste de départ en conformité avec les exigences prévues à l'entente de raccordement et qu'il y a lieu d'en assurer la pérennité.

[419] Dans les cas où aucun remboursement n'a été versé, le Transporteur ne propose pas de modalité, puisque ces actifs ne font pas partie du réseau de transport et que ce sont les producteurs privés qui sont responsables d'en assurer la pérennité¹⁹⁵.

[420] Le Transporteur précise qu'il ne prévoit pas codifier la mesure proposée dans le texte des Tarifs et conditions, puisque la Politique d'ajouts s'applique aux ajouts réalisés à la demande de clients et non aux investissements nécessaires pour les travaux de pérennité associés au maintien de ses actifs. Pour la même raison, le Transporteur ne prévoit pas, non plus, tenir compte de la contribution maximale attribuable aux postes de départ au moment de la réfection¹⁹⁶.

[421] Lors de l'audience, questionné au sujet d'un possible surdimensionnement du poste au moment d'une réfection, le Transporteur soutient que ce n'est pas nécessairement tout le poste qui est reconstruit et qu'habituellement, le même service est reproduit¹⁹⁷.

Opinion de la Régie

[422] La Régie considère qu'il est approprié de faire une distinction entre les postes de départ des centrales appartenant à des producteurs privés selon qu'ils aient fait ou non

¹⁹⁵ Pièce B-0016, p. 33.

¹⁹⁶ Pièce B-0015, p. 41.

¹⁹⁷ Pièce A-0042, p. 108 et 109.

l'objet d'un remboursement par le Transporteur. Elle estime, également, qu'il est justifié d'appliquer la mesure uniquement à ceux ayant bénéficié d'un remboursement.

[423] La Régie juge équitable d'appliquer le même traitement aux postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec et à ceux des centrales appartenant aux producteurs privés ayant fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur. Ainsi, ces postes dont les coûts sont inclus dans les actifs du Transporteur sont traités de la même façon.

[424] En conséquence, la Régie accepte la proposition du Transporteur d'appliquer le traitement en pérennité des postes de départ des centrales appartenant à Hydro-Québec uniquement aux postes de départ des centrales appartenant aux producteurs privés ayant fait l'objet d'un remboursement par le Transporteur, tout en tenant compte de leur cadre contractuel au moment de la réfection.

[425] Toutefois, la Régie constate que la proposition du Transporteur ne résout pas la problématique, soulevée par la Régie, quant au montant investi par le Transporteur dans la réfection d'un poste de départ, qui pourrait dépasser le montant de la contribution maximale prévue pour les postes de départ. La Régie réitère qu'il y a lieu d'assurer un traitement équitable selon qu'il s'agisse d'un poste de départ pour une nouvelle centrale ou pour une centrale existante.

[426] Par ailleurs, le calcul de la contribution maximale du Transporteur pour les postes de départ constitue un élément de la Politique d'ajouts qui s'applique uniquement aux projets de la catégorie « Croissance ». De ce fait, l'application d'une contribution maximale n'est pas requise dans le cas de la réfection des postes de départ qui s'inscrit dans le cadre de travaux de pérennité associés à la catégorie « Maintien des actifs » (Maintien).

[427] La Régie rappelle, à cet égard, l'objectif visé par la mise en place de la contribution maximale pour les postes de départ :

« La mise en place d'une contribution maximale du Transporteur pour les postes de départ a été autorisée par la Régie dans la décision D-2002-95 [note de bas de page omise]. [...] L'objectif visé par la fixation d'un plafond était d'éviter un surdimensionnement des postes de départ »¹⁹⁸.

¹⁹⁸ Décision D-2008-036, p. 5.

[428] La Régie retient que la réfection d'un poste de départ n'a pas nécessairement trait à la totalité de ce poste et que cette réfection vise à reproduire le service antérieur. Toutefois, il demeure possible que certains cas nécessitent le remplacement complet d'un poste de départ et que le montant soit plus élevé que la contribution maximale autorisée dans le cas de l'intégration d'une nouvelle centrale.

[429] **Pour ces motifs, la Régie ordonne au Transporteur, lors d'une demande d'autorisation à la Régie pour la réfection ou le remplacement d'un poste de départ d'une centrale existante, de justifier tout investissement dont le coût dépasserait le montant de la contribution maximale pour les postes de départ prévue à la section B de l'appendice J, déterminé sur la base de la puissance de la centrale existante.**

6. SECTION C – AJOUTS AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DE NOUVELLES CHARGES

6.1 AJOUTS DES PROJETS EN CROISSANCE DE LA CHARGE LOCALE EN AMONT DES POSTES SATELLITES (AGRÉGATION)

[430] La section C de l'appendice J en vigueur prévoit que le Transporteur calcule la contribution du Distributeur *« en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans »*.

[431] Cette disposition, en vigueur depuis 2006, résulte en une agrégation annuelle des projets, dont le résultat est déposé à la Régie dans le cadre des demandes tarifaires. Cette agrégation se limite actuellement aux projets d'intégration de nouvelles charges.

[432] Le tableau 4 présente, pour l'année 2013, l'évaluation de la contribution requise pour les projets d'intégration de nouvelles charges, qui résulte de l'agrégation annuelle.

TABLEAU 4
ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR
L'ANNEE 2013 POUR LA CROISSANCE DE CHARGES

Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts Avril 2013	Écart entre l'allocation max. et les coûts
		MW	en M\$	en M\$	en M\$
D-2009-140	Poste source Chomedey – 315-120 kV lignes	0,0	-	7,1	(7,1)
D-2010-161	Nouveau poste satellite St-Bruno-de-Montarville	91,0	52,0	52,7	(0,8)
D-2011-022	Nouveau poste satellite Lachenaie 315-25 kV	90,0	51,4	41,8	9,6
D-2011-084	Nouveau poste satellite Charlesbourg	82,5	47,1	55,4	(8,3)
-25M\$	Poste satellite Lavaltrie	64,0	36,5	12,2	24,3
-25M\$	Poste satellite Chénéville	7,7	4,4	6,2	(1,8)
D-2011-120	Renforcement Bécancour	0,0	-	20,0	(20,0)
-25M\$	Poste satellite Lévis	40,5	23,1	10,9	12,2
-25M\$	Poste satellite Dubuc	9,6	5,5	6,4	(0,9)
D-2012-018	Ligne biterme 120 kV Chaudière-St-Agapit	0,0	-	24,6	(24,6)
-25M\$	Poste satellite Landry	18,2	10,4	18,0	(7,6)
Rec. Sept. 2010	Poste satellite Mont-Royal	60,3	34,4	29,1	5,3
D-2012-061	Renforcement du réseau 315 kV de l'Abitibi – phase 1 - Poste de Figury	0,0	-	7,7	(7,7)
-25M\$	Autres projets < 5M\$	87,6	22,3	3,7	18,6
	Sous-Total	551,4	287,2	295,8	(8,6)
Plus 15% des frais d'exploitation et d'entretien					(1,3)
Contribution requise du Distributeur (estimation)					9,9

Source : Pièce B-0016, tableau 1, p. 13.

[433] Comme il peut être constaté au Tableau 4, le Transporteur n'alloue actuellement aucun MW de croissance aux projets en amont des postes satellites. Dans sa décision D-2012-140, rendue dans le dossier relatif au projet de renforcement du réseau de transport à 120 kV des secteurs de Palmarolle et de Rouyn, la Régie constatait que cette

approche n'était toutefois pas codifiée aux Tarifs et conditions et demandait au Transporteur de présenter une proposition de libellé à inclure à l'appendice J.

[434] Dans le présent dossier, le Transporteur confirme qu'il donnera suite à cette demande de la Régie.

[435] De plus, tel que décrit à la Section 5.1 de la présente décision, le Transporteur propose, notamment, d'intégrer les projets de ressources à cette agrégation annuelle en ne leur allouant aucune puissance de croissance et de cumuler les soldes positifs.

[436] Par ailleurs, le montant intégré à l'agrégation découlant de l'appendice J en vigueur correspond au coût de la mise en service pour l'année visée. Le coût d'un projet pouvant être récupéré n'est donc pas limité au Montant maximal. Ainsi, un projet d'intégration de nouvelles charges, dont le coût est supérieur au Montant maximal, pourrait être compensé par un projet dont le coût est inférieur au Montant maximal.

[437] Tel que mentionné à la Section 5.1 de la présente décision, la Régie retient aussi cette approche pour le traitement des projets de ressources, soit de considérer le montant total du projet de ressources aux fins de l'agrégation, en ne lui allouant aucun MW de croissance.

[438] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de proposer, lors du dépôt prévu pour la phase 2 du présent dossier, une modification du texte des Tarifs et conditions reflétant l'ensemble des conclusions émises à la section 5.1 et à la présente section de la décision.**

6.2 RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS

[439] Dans le cadre du dossier R-3656-2008 relatif au projet de raccordement temporaire du camp d'exploration minière Éléonore, la Régie émettait une préoccupation liée aux risques propres à ce projet de raccordement dont les installations sont situées en territoire isolé et dédiées à la desserte d'un seul client. Elle demandait l'examen de cette problématique dans le cadre d'un dossier tarifaire :

« La Régie comprend, par ailleurs, que, tant dans le cadre du projet de raccordement temporaire que dans le cadre d'un raccordement permanent, le Transporteur ne dispose, en propre, d'aucune garantie du Distributeur quant aux revenus additionnels pouvant découler du Projet, contrairement à ce qui prévaut, par exemple, dans les cas de raccordement de centrales pour le service de transport de point à point. La Régie est donc préoccupée par le fait que la clientèle du Transporteur, y incluant la clientèle autre que celle du Distributeur, pourrait être amenée, selon la réponse du Transporteur, à supporter les risques propres à ce projet de raccordement.

Cette problématique pourra être considérée lors de l'examen des modifications à apporter au texte des Tarifs et à son Appendice J dans le cadre d'un dossier tarifaire »¹⁹⁹.

[440] Dans le cadre du dossier R-3669-2008, la Régie demandait au Transporteur, dans le cadre du réexamen des dispositions de l'appendice J, de pousser plus à fond sa réflexion au sujet du traitement d'un investissement comportant un haut degré de risque et qui ne viserait que la desserte d'un client particulier du Distributeur²⁰⁰.

[441] Dans le cadre du dossier R-3738-2010, elle réitérait sa demande au sujet de cette préoccupation qu'elle incluait dans la liste des problématiques à examiner dans un dossier générique sur la Politique d'ajouts²⁰¹.

[442] Dans le présent dossier, le Transporteur propose d'obtenir le versement d'une indemnité du Distributeur en cas de cessation des activités d'un client industriel répondant au profil de risque cerné par la Régie et identifié au moyen d'un critère financier et d'un critère d'isolement²⁰².

[443] Le Transporteur entend procéder à une analyse des projets de raccordement au réseau de transport des clients industriels du Distributeur pouvant faire l'objet d'un tel engagement par l'emploi de ces critères au moment d'identifier les projets dans un premier temps et, dans un second temps, au moment de vérifier l'exigibilité de l'indemnité advenant l'arrêt des activités du client.

¹⁹⁹ Décision D-2008-073, p. 14.

²⁰⁰ Décision D-2009-071, p. 29, par. 114 et 116.

²⁰¹ Décision D-2011-039, p. 103, par. 440 et p. 109, par. 462.

²⁰² Pièce B-0016, p. 23.

[444] Le Transporteur fixe le critère financier qu'il utilisera à une valeur minimale de 5 M\$. Il indique que ce critère permet de cibler des projets qui pourraient avoir un impact sur les revenus requis en cas d'arrêt des activités du client. Cet impact est évalué en considérant les coûts assumés par le Transporteur, suivant l'application de la Politique d'ajouts, donc nets de tout montant remboursé par voie de contribution.

[445] Quant au critère d'isolement, il est établi selon un ratio évaluant le poids relatif de la charge du client industriel par rapport à la charge environnante dans un rayon de 15 kilomètres. Selon le Transporteur, tout client présentant un ratio égal ou supérieur à 90 % doit être considéré comme un client situé en territoire isolé²⁰³.

[446] Le Transporteur précise qu'il est nécessaire de recourir au critère d'éloignement afin de bien cibler les projets en territoire isolé ou dédiés à la desserte d'un seul client. Il soutient que ce critère constitue une appréciation du potentiel de réutilisation des actifs construits et donc du risque associé à l'isolement d'un client industriel²⁰⁴.

[447] Il ajoute qu'il ne voit ni l'avantage, ni le besoin d'élargir la mesure proposée à l'ensemble des clients industriels du Distributeur, vu le fort potentiel de réutilisation des installations destinées à raccorder des clients qui ne sont pas en territoire isolé²⁰⁵.

[448] Il précise que sa proposition consiste à exiger du Distributeur une indemnité équivalente à la valeur de l'allocation résiduelle, majorée des frais d'entretien et d'exploitation, en cas d'arrêt des activités des clients industriels visés, à l'intérieur de la période de 20 ans ou de la période pour laquelle l'allocation a été octroyée. La valeur de l'allocation résiduelle sera déterminée au prorata du nombre d'années restantes sur la durée de l'allocation octroyée²⁰⁶.

[449] Au moment de la cessation des activités du client, si l'application des deux critères proposés confirme, d'une part, la situation d'isolement du client et, d'autre part, une valeur de l'allocation résiduelle supérieure à 5 M\$, l'indemnité sera exigible.

²⁰³ Pièce B-0016, p. 22.

²⁰⁴ Pièce B-0015, p. 28.

²⁰⁵ Pièce B-0015, p. 28.

²⁰⁶ Pièce B-0016, p. 22.

[450] Le Transporteur soutient qu'un tel versement fait en sorte que la valeur résiduelle de l'allocation est déduite de sa base de tarification et n'est plus reflétée dans ses revenus requis²⁰⁷.

[451] Il indique qu'il verra à refléter la mesure proposée dans les ententes internes de raccordement avec le Distributeur pour les projets identifiés²⁰⁸.

[452] Questionné à cet égard, le Transporteur précise qu'il n'envisage pas de modification aux Tarifs et conditions et que sa proposition serait considérée par le comité technique responsable de traiter de toute question administrative en vertu de l'article 43.3 des Tarifs et conditions²⁰⁹.

[453] Le Transporteur indique également qu'il propose de signaler à la Régie les projets susceptibles de faire l'objet de cette mesure dans les demandes d'autorisation pour les projets d'investissement de 25 M\$ et plus et dans la demande d'autorisation du budget annuel d'investissement les incluant, pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Il propose d'informer la Régie par suivi administratif à la suite de l'application de cette mesure à un projet²¹⁰.

[454] Le Transporteur ajoute qu'il propose d'appliquer la mesure uniquement dans le cas d'une confirmation par le Distributeur de la cessation des activités d'un client. Il précise que cette mesure serait appliquée sans présumer d'une reprise possible de ces dernières, à moins d'avoir la confirmation du Distributeur que la cessation est temporaire et qu'une reprise est formellement planifiée²¹¹.

[455] Lors de l'audience, le Transporteur indique qu'il ne formule aucune proposition dans le cas d'une cessation temporaire des activités d'un client car il considère qu'une telle situation fait partie des aléas de la charge locale²¹².

²⁰⁷ Pièce B-0016, p. 22.

²⁰⁸ Pièce B-0016, p. 21.

²⁰⁹ Pièce B-0015, p. 29.

²¹⁰ Pièce B-0035, p. 36 et 37.

²¹¹ Pièce B-0015, p. 29.

²¹² Pièce A-0042, p. 104.

[456] Le Transporteur présente un exemple du calcul de l'indemnité et précise que sa proposition ne traite que de la problématique soulevée par la Régie au sujet de risques particuliers liés à certains projets de raccordement de clients industriels.

[457] Il confirme, par ailleurs, qu'il ne prévoit pas réclamer d'indemnité en cas de diminution des activités ou d'une demande inférieure à celle prévue²¹³.

[458] Selon l'ACEFO, la mesure proposée peut être adéquate dans le cas d'une cessation des activités. Cependant, l'intervenante est d'avis que la mesure devrait s'appliquer dans le cas d'une diminution des activités, afin de maintenir la neutralité tarifaire. L'intervenante recommande d'exiger du Transporteur des mesures pour récupérer ses coûts dans le cas d'une demande inférieure à celle prévue.

[459] D'autre part, l'ACEFO est d'avis que le fait de ne pas appliquer la mesure dans le cas d'une interruption temporaire peut être acceptable, à la condition que la période pour laquelle l'allocation a été octroyée soit respectée. Elle recommande, dans ce cas, de prolonger la période de recouvrement des coûts de la même durée que celle de la cessation temporaire des activités²¹⁴.

[460] Le Transporteur réplique qu'il n'y a pas d'engagement pris par la charge locale. De plus, il fait valoir que sa proposition vise une mesure particulière pour un type de clientèle et qu'il n'est pas nécessaire d'entrer plus finement dans le détail d'une fermeture temporaire. Il soutient, finalement, qu'il n'est pas nécessaire de retenir la proposition de l'ACEFO en soulignant que la sienne répond à la préoccupation de la Régie qui visait, selon lui, les arrêts où les actifs réglementaires ne sont plus réutilisés²¹⁵.

[461] L'ACEFO souligne que sa proposition relative à l'application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau pour le Distributeur (charge locale)²¹⁶ éviterait au Transporteur d'avoir à prendre des mesures spécifiques. De son point de vue, la réduction de la demande résultant de la cessation ou de la diminution des activités du client provoquerait une diminution de la demande globale du Distributeur et

²¹³ Pièce B-0019, p. 13.

²¹⁴ Pièce C-ACEFO-0011, p. 23.

²¹⁵ Pièce A-0042, p. 105.

²¹⁶ Section 5.1 de la présente décision.

réduirait, de ce fait, le crédit annuel qui lui serait accordé pour ses ajouts au réseau de transport²¹⁷.

Opinion de la Régie

[462] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur relative aux risques particuliers de certains projets répond de manière satisfaisante à la problématique soulevée dans les décisions D-2008-073, D-2009-071 et D-2011-039.

[463] La Régie reconnaît la pertinence des deux critères proposés par le Transporteur afin de déterminer si une indemnité doit lui être versée par le Distributeur.

[464] D'une part, le critère financier de 5 M\$ limitera l'impact sur le tarif de transport en cas de cessation des activités d'un client en territoire isolé.

[465] D'autre part, le critère d'isolement permettra de cibler le risque associé à l'arrêt des activités d'un client industriel en territoire isolé, auxquelles les installations de raccordement au réseau de transport sont généralement dédiées. À cet égard, la Régie retient les arguments du Transporteur relatifs au potentiel de réutilisation des installations situées en territoire non isolé.

[466] La Régie retient que cette mesure ne s'appliquera pas dans le cas d'un arrêt temporaire des activités d'un client. Elle s'attend, cependant, à ce que le Transporteur l'informe de toute cessation d'activité d'un client soumis à cette mesure, confirmée par le Distributeur.

[467] La Régie constate que l'ACEFO réfère à la proposition qu'elle soumet dans le cadre de la Section 5.1 de la présente décision et qui, de son point de vue, éviterait au Transporteur d'avoir à prendre des mesures spécifiques. Or, pour les raisons énoncées à la Section 5.1, cette proposition n'est pas retenue par la Régie.

²¹⁷ Pièce C-ACEFO-0011, p. 23.

[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.**

6.3 CRÉDITS APPLICABLES LORSQUE LE CLIENT DÉTIENT SON PROPRE POSTE ABAISSEUR

[472] Dans le cadre du dossier R-3656-2008 relatif au projet de raccordement temporaire du camp d'exploration minière Éléonore, le Transporteur déduisait de l'allocation maximale un montant forfaitaire qu'il évaluait équivalent aux coûts associés à un poste abaisseur appartenant au client.

[473] La Régie notait alors que le texte des Tarifs et conditions ne traitait pas des modalités relatives au calcul d'un tel crédit et demandait au Transporteur de présenter et justifier, dans un prochain dossier tarifaire, un cadre pour le traitement de l'allocation maximale pour un client du Distributeur qui est propriétaire de son poste de raccordement²¹⁸.

[474] Dans le cadre du dossier tarifaire R-3669-2008, la Régie incluait cette préoccupation dans l'examen demandé de l'appendice J, en prenant acte du fait que le Transporteur évaluait, conjointement avec le Distributeur, la codification des modalités applicables au raccordement des clients de ce dernier qui possèdent leur propre poste de transformation et qu'il prévoyait soumettre les résultats de ses travaux dans son dossier tarifaire 2010²¹⁹.

[475] Dans le cadre du dossier tarifaire R-3738-2010, la Régie réitérait sa demande quant à cette préoccupation et l'incluait dans la liste des problématiques à examiner dans un dossier générique sur la Politique d'ajouts²²⁰.

[476] Dans le présent dossier, le Transporteur propose de maintenir la pleine allocation aux projets de raccordement de clients industriels du Distributeur, sans réduction, en conformité avec le texte actuel des Tarifs et conditions²²¹.

[477] Au soutien de sa proposition, le Transporteur mentionne que tous les clients industriels directement raccordés au réseau de transport détiennent leur propre poste abaisseur.

[478] Il ajoute que le montant d'allocation maximale représente un maximum octroyé jusqu'à concurrence des coûts effectivement encourus par le Transporteur pour les ajouts au réseau. Ces coûts excluent ceux du poste abaisseur dont le client du Distributeur est propriétaire.

²¹⁸ Décision D-2008-073, p. 12.

²¹⁹ Décision D-2009-071, p. 30.

²²⁰ Décision D-2011-039, p. 105, par. 446 et p. 109, par. 462.

²²¹ Pièce B-0016, p. 24.

[479] Le Transporteur considère désormais qu'il n'est pas opportun de déduire de l'allocation maximale un montant correspondant aux coûts associés aux postes abaisseurs²²².

[480] La Régie retient que le coût des postes abaisseurs des clients industriels directement raccordés au réseau de transport ne fait pas partie des coûts encourus par le Transporteur pour les ajouts au réseau. Il n'est donc pas pertinent d'ajuster l'allocation maximale dans ce contexte.

[481] **En conséquence, la Régie accepte la proposition du Transporteur de maintenir la pleine allocation aux projets de raccordement de clients industriels du Distributeur et juge qu'aucune modification des Tarifs et conditions n'est requise à cet égard.**

7. SECTION D – AJOUTS AU RÉSEAU POUR UNE NOUVELLE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEAU VOISIN

[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.

²²² Pièce B-0016, p. 23.

8. SECTION E – MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU MAXIMUM APPLICABLE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

8.1 CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

[484] La méthodologie de calcul de l'allocation maximale est codifiée à la section E de l'appendice J. Le texte en vigueur précise que :

« [le] montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur est obtenu à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans du tarif point à point pour une livraison annuelle indiqué à l'annexe 9 des présentes, duquel on retranche un montant de 15 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau effectués, ainsi que les montants applicables pour tenir compte de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables.

Dans le cas d'un service d'une durée de moins de vingt (20) ans, le maximum des coûts assumés par le Transporteur est établi au pro-rata en valeur actualisée de l'engagement du client par rapport à une durée de vingt (20) ans, multiplié par le montant indiqué ci-dessus »²²³.

[485] Dans sa décision procédurale D-2014-117, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire détaillant le calcul de cette allocation maximale et définissant les paramètres et variables utilisés dans ce calcul.

[486] Le Transporteur donne suite à cette demande, en rappelant que les valeurs retenues pour l'allocation maximale sont fondées sur la méthode d'établissement de l'allocation maximale découlant de la décision D-2002-95. Ainsi, les valeurs prises en compte aux fins de ce calcul, en date du dépôt de la demande, sont les suivantes :

- Amortissement : amortissement linéaire établi sur une période de 20 ans. Cette méthode d'amortissement a été approuvée dans la décision D-2010-020.

²²³ Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec tel qu'approuvé par les décisions D-2015-017 et D-2015-031.

- Coût du capital : établi en multipliant le taux du coût moyen pondéré du capital prospectif par la valeur nette de l'actif²²⁴. Ce taux est mis à jour à chaque dossier tarifaire.
- Coûts d'exploitation et d'entretien : correspondant au produit de l'investissement par le taux d'exploitation et d'entretien²²⁵.
- Taxe sur les services publics : établie en multipliant le taux de cette taxe de 0,55 % par la valeur nette de l'actif de l'année précédente, puisque la taxe sur les services publics est calculée en fonction des données au 31 décembre de l'exercice précédent.
- Coût annuel : constitué de la somme des montants précédents²²⁶.

[487] Le tableau suivant illustre le calcul de l'allocation maximale, dont le résultat est obtenu en faisant correspondre le coût annuel au tarif annuel. Le Transporteur mentionne que ce montant représente ainsi la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des montants correspondant aux coûts d'exploitation et d'entretien et à la taxe sur les services publics²²⁷.

²²⁴ 5,666 % au moment du dépôt de la preuve.

²²⁵ Taux de 1,27 % au moment du dépôt de la preuve. L'actualisation de ce taux sur 20 ans donne 15 %, selon le coût moyen pondéré du capital prospectif.

²²⁶ Pièce B-0011, p. 7 et 8.

²²⁷ Pièce B-0011, p. 8 et 9.

TABLEAU 5
CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE POUR L'ANNEE 2014

Investissement (\$/kW)	598
Coût moyen pondéré du capital prospectif ¹	5,666 %
Exploitation et entretien ²	1,27 %
Taxe sur les services publics ³	0,55 %
Nombre d'années/	20

Année	Actif Net ⁴	Amortissement	Coût du capital	Sous-total ⁵	Exploitation et entretien	Taxe sur les services publics	Coût Annuel ⁶
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$/kW)
2014	568	30	34	64	8	3	74,65
2015	538	30	32	62	8	3	72,79
2016	508	30	30	60	8	3	70,93
2017	478	30	29	59	8	3	69,08
2018	448	30	27	57	8	3	67,22
2019	418	30	25	55	8	2	65,36
2020	389	30	24	54	8	2	63,50
2021	359	30	22	52	8	2	61,65
2022	329	30	20	50	8	2	59,79
2023	299	30	19	49	8	2	57,93
2024	269	30	17	47	8	2	56,07
2025	239	30	15	45	8	1	54,21
2026	209	30	14	43	8	1	52,36
2027	179	30	12	42	8	1	50,50
2028	149	30	10	40	8	1	48,64
2029	120	30	8	38	8	1	46,78
2030	90	30	7	37	8	1	44,93
2031	60	30	5	35	8	0	43,07
2032	30	30	3	33	8	0	41,21
2033	0	30	2	32	8	0	39,35
Valeur actualisée		352	245	598	90	24	711

¹ Coût moyen pondéré du capital prospectif selon la décision D-2014-049.

² Frais d'entretien et d'exploitation correspondant à 15 % de l'investissement.

³ Taxe sur les services publics de 0,55 % imposée en vertu de la Partie V1.4 de la Loi sur les impôts du Québec.

⁴ Actif soustraction faite de l'amortissement.

⁵ Sous-total = Amortissement + Coût du capital.

⁶ Coût annuel = Amortissement + Coût du capital + Entretien et exploitation + Taxe sur les services publics.

Source : Pièce B-0011, p. 9.

[488] Le Transporteur utilise une période d'amortissement de 20 ans, tel qu'approuvé dans le cadre du dossier R-3401-98²²⁸. La justification de cette période était alors basée sur l'existence de contrats d'approvisionnement de producteurs privés. Ce terme

²²⁸ Décision D-2002-95.

de 20 ans constitue une approximation de la présence de ces clients sur le réseau de transport.

[489] Le Transporteur considère que cette durée est toujours appropriée, puisqu'elle s'arrime à l'horizon de prévisions des besoins de la charge locale et à la réalité commerciale et financière des clients de point à point de son réseau²²⁹.

[490] Le Transporteur et son experte soutiennent que la valeur de l'allocation maximale est conservatrice, considérant qu'aux fins réglementaires, la durée d'utilité des actifs de transport peut s'étendre jusqu'à 40 ans pour les postes et jusqu'à 50 ans pour les lignes²³⁰.

[491] Le Transporteur mentionne qu'une période de 40 ans pourrait paraître intéressante dans certaines circonstances, notamment pour la charge locale ou un client de point à point qui signerait des conventions de transport de plus de 20 ans. Il se questionne, toutefois, sur l'opportunité d'allonger autant la période permettant la récupération des coûts tenant compte, notamment, des générations de clients affectées et des changements contextuels de diverses natures pouvant survenir sur de longues périodes. De plus, une période de 20 ans procure une meilleure assurance de couverture des coûts qu'une période plus longue.

[492] Il rappelle, de plus, que l'allocation maximale est appliquée à la puissance maximale à transporter, en toute cohérence avec la façon dont le réseau est conçu, et qu'il pourrait ainsi être imprécis de prévoir cette puissance sur une période de 40 ans, surtout pour des ajouts visant la croissance de la charge locale²³¹.

[493] Par ailleurs, le Transporteur précise que la croissance de la charge locale se matérialise graduellement sur l'horizon considéré par l'allocation maximale, mais demeure bien au-delà de la période de 20 ans utilisée pour établir cette allocation²³². Il précise que cette matérialisation graduelle de la croissance est une caractéristique intrinsèque du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et un aspect inévitable de l'application de l'allocation maximale à la charge locale.

²²⁹ Pièce B-0015, p.7.

²³⁰ Pièces B-0011, p. 10 et B-0005, p. 19 et 20.

²³¹ Pièce B-0015, p. 8.

²³² Pièce B-0016, p. 15.

[494] Le Transporteur présente les impacts tarifaires de certains projets d'investissement liés à la croissance de la charge locale, selon la période considérée dans le calcul de l'allocation maximale. De ces exemples, il constate que, bien que la croissance de la charge locale se matérialise graduellement, l'utilisation de l'allocation maximale selon la méthodologie actuelle ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport et produit même une légère baisse du tarif pour l'ensemble de ces périodes.

[495] Le Transporteur ne considère pas qu'il soit approprié d'élaborer une méthodologie de calcul de l'allocation maximale qui tienne compte de la matérialisation graduelle de la croissance de la charge locale. En effet, il voudrait pouvoir appliquer une seule allocation maximale à la puissance à transporter du client, calculée selon des paramètres connus²³³.

[496] Dans ce contexte, la proposition du Transporteur est de maintenir l'établissement de l'allocation maximale sur 20 ans²³⁴.

[497] Par ailleurs, le Transporteur estime que les coûts d'exploitation et d'entretien sur 20 ans correspondent en moyenne à 15 % de l'investissement et il utilise cette donnée paramétrique depuis le dossier R-3401-98.

[498] Il dépose les données liées à ce taux pour la période 2001 à 2012²³⁵.

²³³ Pièce B-0049, p. 12 et 13.

²³⁴ Pièce B-0015, p. 9.

²³⁵ Pièce B-0035, p. 11, tableau R3.1.

TABLEAU 6
DONNEES DES COUTS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DE 2001 A 2012

	2001 à 2004	2005 et 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A.Couts directs d'exploitation et de maintenance (M\$) ¹	347,2	372,6	417,9	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2
B.Somme des besoins de transport prévus (MW)	35 570	34 465	36 341	36 296	38 072	39 805	41 470	41 744
C.Résultats (\$/kW) (A/B)	9,76	10,81	11,50	10,41	10,11	9,40	9,17	9,11
D.Taux du coût moyen pondéré du capital prospectif (%)	8,080 %	6,800 %	6,350 %	6,380 %	5,781 %	5,685 %	5,950 %	5,698 %
E.Investissement (\$/kW) ²	522	560	570	574	622	596	566	571
F.% des coûts d'entretien ³	1,9 %	1,9 %	2,0 %	1,8 %	1,6 %	1,6 %	1,6 %	1,6 %
G.Taux du coût du coût d'entretien et d'exploitation actualisés sur 20 ans (%) ⁴	18 %	21%	22 %	20 %	19 %	19 %	19 %	19 %

- 1 Pour les années 2001 à 2004, les charges brutes directes sont utilisées pour calculer les charges d'exploitation exprimées en \$/kW, comme indiqué dans le dossier R-3401-98.
- 2 Années 2001 à 2004 : Dossier R-3401-98, HQT-11, Document 2, feuille originale n° 188 (23 juin 2004).
Années 2005 et 2006 : Dossier R-3549-2004 – Phase 2, Annexe D – Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec approuvés par la Régie de l'énergie, décision D-2006-66, feuille originale n° 211 (18 avril 2006).
Année 2007 : Dossier R-3605-2006, HQT-12, Document 4, feuille originale n° 209 (5 avril 2007).
Année 2008 : Dossier R-3640-2007, HQT-13, Document 5, feuille originale n° 209 (29 février 2008).
Année 2009 : Dossier R-3669-2008-Phase 1, HQT-12, Document 5, feuille originale n° 210 (17 mars 2009).
Année 2010 : Dossier R-3706-2009, HQT-12, Document 4, feuille originale n° 210 (13 avril 2010).
Année 2011 : Dossier R-3738-2010, HQT-12, Document 5, feuille originale n° 210 (5 mai 2011).
Année 2012 : Dossier R-3777-2011, HQT-12, Document 4, feuille originale n° 210 (6 juin 2012).
- 3 Division des coûts directs d'exploitation et de maintenance par la somme des besoins de transport (ligne C) par l'investissement en \$/kW (ligne E).
- 4 Valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien (ligne F) sur 20 ans en fonction du coût moyen pondéré du capital prospectif (ligne D).

Source : Pièce B-0035, p. 11.

[499] Bien que le taux de 15 % soit inférieur aux données du tableau précédent et qu'un taux inférieur à ce qui serait constaté résulte en une surévaluation du montant d'allocation maximale, le Transporteur maintient que ce taux de 15 % est prudent. À cet effet, il

précise que les taux du tableau 6 ci-dessus résultent du coût réel associé aux frais d'exploitation et d'entretien des actifs existants du réseau de transport qui représente un parc d'actifs dont l'âge moyen est de 24 ans. L'utilisation, pour un nouvel ajout, d'un taux inférieur à celui résultant des données ayant trait à un parc d'actifs de cette moyenne d'âge est donc prudente et raisonnable²³⁶.

[500] Le taux de 15 % mitigerait aussi tout risque de facturation de la clientèle pour des coûts réels non encourus à l'intérieur de la période considérée. Le Transporteur rappelle que ce taux est utilisé à d'autres fins que celles de la Politique d'ajouts, soit pour le calcul de la croissance des charges nettes d'exploitation annuelles selon l'approche paramétrique, ainsi que pour la détermination du tarif de transport²³⁷.

[501] Tel que décrit dans la section 5.1, l'ACEFO propose une méthode alternative pour l'application de l'allocation maximale à la charge locale, qui consiste à allouer annuellement un crédit au Distributeur, correspondant à l'augmentation annuelle des besoins totaux multipliée par l'allocation maximale. Comme la charge locale est pérenne et que la durée de vie utile moyenne des équipements du Transporteur est de 40 ans, l'intervenante propose que l'allocation maximale soit évaluée aussi sur une période de 40 ans.

[502] L'ACEFO soutient que l'équité envers tous les clients n'implique pas un traitement identique mais un traitement adapté²³⁸.

[503] En plus des avantages mentionnés dans la section 5.1, l'intervenante est d'avis que sa méthodologie permet d'assurer la neutralité tarifaire, puisqu'il s'agit de croissance réelle, et qu'elle tient compte du fait que la charge se matérialise graduellement, tandis que la méthodologie actuellement utilisée par le Transporteur n'assure l'atteinte de la neutralité tarifaire qu'à la vingtième année, en fonction de l'hypothèse que la prévision des besoins se réalise.

[504] Pour évaluer les frais d'entretien et d'exploitation, l'ACEFO recommande de retenir un taux basé sur leur valeur historique par rapport au tarif et estime ce taux à 13,39 % en 2001 et à 18,54 % en 2012²³⁹. Se référant au tarif de transport plutôt qu'à

²³⁶ Pièce A-0042, p. 61 à 67.

²³⁷ Pièce A-0036, p. 41 à 43.

²³⁸ Pièce C-ACEFO-0011, p. 11.

²³⁹ Pièces A-0048, p. 134 et 135 et C-ACEFO-0017.

l'allocation maximale, l'intervenante considère que son estimation tient compte de tous les coûts. Ainsi, elle soutient que la valeur de 15 % actuellement utilisée doit être modifiée et recommande, aux fins de l'estimation des frais d'entretien et d'exploitation, un taux de 20 %²⁴⁰.

[505] Enfin, l'ACEFO recommande d'utiliser le coût moyen pondéré du capital pour l'évaluation de l'allocation maximale, ce taux étant utilisé pour déterminer le tarif de transport, lui-même utilisé pour l'évaluation de l'allocation maximale²⁴¹.

[506] À cet égard, le Transporteur fait valoir que le coût moyen pondéré du capital prospectif représente le coût du capital additionnel lié à un nouvel investissement et qu'il serait incompatible d'utiliser le taux de la dette historique pour établir le niveau d'investissement maximal à récupérer sur une période de 20 ans. Le Transporteur ajoute que l'utilisation du taux prospectif est cohérente avec les principes économiques d'investissements futurs²⁴².

[507] L'ACEFO reconnaît que le coût du capital prospectif peut être utilisé pour une comparaison économique entre plusieurs options et qu'il permet, dans ce cas, une actualisation appropriée des coûts. Cependant, l'intervenante réitère que, pour évaluer l'allocation maximale, il lui apparaît plus approprié d'utiliser le même taux que celui qui détermine le tarif.

[508] L'AQCIE-CIFQ recommande que le calcul de l'allocation maximale pour les ajouts de la charge locale soit basé sur une période de 40 ans²⁴³.

[509] L'expert de l'AQCIE-CIFQ ne croit pas que la durée de 20 ans soit raisonnable, la durée de vie des investissements liés aux ajouts des nouveaux clients étant de 40 ans et la charge locale n'ayant pas d'alternative aux services du Transporteur. Selon lui, le Transporteur reçoit ainsi des revenus liés à ces investissements sur une période plus longue.

²⁴⁰ Pièce A-0048, p.160.

²⁴¹ Pièce C-ACEFO-0011, p. 10 et 11.

²⁴² Pièce B-0050, diapositive 13.

²⁴³ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 9.

[510] L'expert souligne que la méthodologie de calcul de l'allocation maximale est très conservatrice et que les clients existants reçoivent ainsi une « *extra protection* » des ajouts liés à de nouvelles charges.

[511] Selon l'expert, la méthodologie du Transporteur aux fins du calcul de l'allocation maximale ne représente pas la valeur actualisée sur 20 ans du tarif, soit la description prévue aux Tarifs et conditions. En effet, dans le calcul de l'allocation maximale, le Transporteur se fonde sur l'hypothèse que les revenus associés à l'investissement diminuent au cours des années. Il en résulte que le revenu associé à l'investissement sera supérieur au revenu requis y étant associé dès la deuxième année. Par contre, l'expert souligne que le revenu requis lié aux investissements devrait diminuer au cours des années, tandis que les revenus y étant associés devraient rester stables. Il évalue que le « *levelized cost* » équivalant à l'allocation maximale du Transporteur est de 63,50 \$/kW, alors que le tarif est présentement de 74,65 \$/kW. Il fournit aussi une évaluation de l'allocation maximale dans l'hypothèse où les revenus liés à l'investissement demeureraient égaux au tarif de référence au cours des 20 ans. Il en résulterait une allocation maximale de 740 \$/kW²⁴⁴.

[512] En audience, l'expert mentionne que l'approche du Transporteur n'est pas nécessairement déraisonnable, mais assez conservatrice et qu'elle pourrait dissuader la réalisation de certains projets efficaces²⁴⁵.

[513] Le Transporteur précise que l'allocation maximale correspond au niveau d'investissement unitaire maximal à être récupéré par le biais du tarif de transport sur une période de 20 ans. Ainsi, le coût annuel de cet investissement maximal demeure en tout temps inférieur ou égal au tarif²⁴⁶.

[514] Le Transporteur reconnaît cependant qu'il y aurait lieu de clarifier le texte des Tarifs et conditions afin d'éviter toute confusion quant à la méthodologie de calcul²⁴⁷.

[515] Le Transporteur mentionne que l'utilisation d'un tarif annuel constant, tel que le propose l'expert de l'AQCIE-CIFQ, ferait en sorte que les coûts unitaires de l'ajout

²⁴⁴ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 7 à 12.

²⁴⁵ Pièce C-AQCIE-CIFQ-0034, p. 3.

²⁴⁶ Pièce B-0050, diapositives 5 et 6.

²⁴⁷ Pièces A-0042, p. 72 à 74 et B-0066, par. 98.

dépasseraient le tarif au cours des premières années et n'aurait qu'un effet cumulatif neutre sur le tarif sur la période considérée²⁴⁸.

[516] En argumentation, il ajoute que l'augmentation de l'allocation maximale recommandée par l'AQCIE-CIFQ est non seulement imprudente, mais contraire au principe de la neutralité tarifaire²⁴⁹.

[517] Par ailleurs, l'expert de l'AQCIE-CIFQ soutient que la Régie devrait s'assurer que le taux de 15 % servant à estimer les frais d'entretien et d'exploitation demeure raisonnable.

[518] Enfin, il estime que la proposition du Transporteur concernant le taux d'actualisation est raisonnable, les investissements en question étant de nature prospective.

[519] L'expert de NLH indique qu'une allocation maximale calculée sur une période équivalente à la durée d'une entente contractuelle de plus de 20 ans devrait être permise. Il fait valoir que si les actifs ont une durée d'utilité plus longue que 20 ans, comme le note l'experte du Transporteur, l'allocation maximale en vigueur ne reflète pas tous les engagements pris par le client de point à point, ce qui limite le niveau de l'allocation maximale et augmente ainsi la contribution d'un service lié à une nouvelle convention de service de point à point de long terme. L'expert considère que la non-reconnaissance de la durée totale de l'engagement crée de la discrimination et un transfert de coûts au détriment de la clientèle de point à point²⁵⁰.

[520] L'UC recommande l'utilisation d'un horizon de 40 ans pour les projets de la charge locale. Aux fins réglementaires, la durée d'utilité des actifs de transport peut s'étendre jusqu'à 40 ans pour les postes et jusqu'à 50 ans pour les lignes. La charge locale génère ainsi des revenus au-delà de 20 ans.

[521] En ce qui a trait à l'estimation du taux d'exploitation et d'entretien, l'UC souligne que l'utilisation des coûts actuels à cette fin peut difficilement refléter les coûts réels d'entretien et d'exploitation d'un nouvel actif. À défaut d'avoir obtenu l'information nécessaire quant à la progression des coûts d'entretien et d'exploitation d'un nouvel investissement, l'intervenante considère un scénario prenant en compte une période

²⁴⁸ Pièce B-0050, diapositive 9.

²⁴⁹ Pièce B-0066, p. 8 et 9, par. 63.

²⁵⁰ Pièces C-NLH-0018, p. 27 à 31 et C-NLH-0031, diapositive 10.

de 40 ans, au cours de laquelle les coûts d'exploitation augmentent graduellement pour atteindre le taux annuel de 1,6 % fourni par le Transporteur pour 2012, afin d'évaluer le pourcentage des coûts d'entretien. L'UC recommande ainsi de retenir un taux de 9 %, pour la charge locale ou de demander au Transporteur de déposer une proposition qui identifie les frais de maintien et d'exploitation sur la durée de la période utilisée pour le calcul de l'allocation maximale²⁵¹.

[522] Le Transporteur note que la position des intervenants sur le calcul de l'allocation maximale a trait à la neutralité tarifaire et au conservatisme de ce calcul. Le Transporteur plaide qu'il importe de dissocier la neutralité tarifaire du débat relatif à l'existence de « *revenus disponibles* » pour couvrir des montants d'allocations en vertu de conventions en vigueur aux fins de l'application de l'article 12A.2 i)²⁵².

[523] Quant au caractère conservateur de l'allocation maximale, notamment attribuable au recours à une période d'amortissement de 20 ans, le Transporteur plaide qu'il est l'expression d'une prudence requise par la Loi, dictée par l'objectif de la neutralité tarifaire et nécessaire pour adapter la Politique d'ajouts aux spécificités du Québec. Il ajoute que cette prudence a servi le développement du réseau de transport au bénéfice des usagers qui ont connu une stabilité tarifaire.

[524] Selon le Transporteur, le calcul actuel tient compte des caractéristiques de l'ensemble de la clientèle. Des raisons d'équité, de transparence, de prévisibilité et de simplicité militent ainsi pour une seule durée de référence aux fins du calcul de l'allocation maximale.

[525] Le Transporteur rappelle que la Régie, dans sa décision D-2002-95, était d'avis qu'il fallait imposer le même montant maximum à la charge locale qu'aux autres clients afin d'éviter qu'un client de point à point soit dans l'obligation de supporter l'entièreté du coût des ajouts pour la charge locale, via le tarif de transport, en plus de devoir assumer seul l'excédent du coût de ses ajouts.

²⁵¹ Pièces C-UC-0015, diapositive 10 et C-UC-0016, p. 14 et 15.

²⁵² Pièce B-0066, p. 2 et 6, par. 16 et 48.

[526] Ainsi, le Transporteur conclut que la méthodologie actuelle présente une série de mesures équilibrées constituant un tout, dont certains éléments plus conservateurs font contrepoids à certaines réalités et spécificités évoquées précédemment²⁵³.

[527] Enfin, en l'absence de tout changement ou d'événements nouveaux, le Transporteur plaide que rien ne justifie le changement soudain et draconien proposé par certains intervenants²⁵⁴.

Opinion de la Régie

[528] Conformément à la décision D-2014-117, le Transporteur dépose, pour examen, les paramètres et hypothèses sur lesquels s'appuie le calcul de l'allocation maximale, soit la méthode d'amortissement linéaire, la période d'amortissement, le coût du capital, les coûts d'exploitation et d'entretien, la taxe sur les services publics ainsi que la méthodologie de calcul.

[529] La Régie note que, parmi ces paramètres et hypothèses, l'amortissement linéaire et la taxe sur les services publics n'ont pas fait l'objet de débat.

[530] La Régie est d'avis que l'utilisation du coût moyen pondéré du capital prospectif est toujours approprié, vu le caractère prospectif des ajouts auxquels l'allocation maximale est appliquée. Elle ne retient donc pas la recommandation de l'ACEFO d'utiliser le coût moyen pondéré du capital aux fins du calcul de l'allocation maximale.

[531] Pour les motifs énumérés par le Transporteur, la Régie considère également que la durée de référence de 20 ans aux fins du calcul de l'allocation maximale demeure appropriée, tant pour la charge locale que pour la clientèle de point à point.

[532] Pour ce qui est de l'application de l'allocation maximale pour la charge locale, la Régie retient de la preuve que la méthodologie de calcul de l'allocation maximale ne reflète pas certaines de ses particularités, notamment le fait que la charge locale est pérenne, demeure au-delà de 20 ans et que sa croissance se matérialise graduellement.

²⁵³ Pièce B-0066, p. 10, par. 77.

²⁵⁴ Pièce B-0066, p. 8, par. 56.

[533] Toutefois, la Régie constate que la période de 20 ans s'arrime à l'horizon des prévisions de la charge locale. De plus, la preuve au dossier montre que le caractère conservateur de certains paramètres fait contrepoids à l'absence de prise en considération de certaines caractéristiques, dont la matérialisation graduelle de la croissance de la charge locale.

[534] De la même manière, elle rappelle qu'une agrégation charge-ressources pour les projets visant l'alimentation de la charge locale permet une certaine flexibilité qui fait aussi contrepoids au conservatisme de certains paramètres utilisés dans le calcul de l'allocation maximale pour la charge locale.

[535] La Régie est d'avis que l'application de l'allocation maximale pour la charge locale doit être vue dans son ensemble et considère que l'ensemble des modalités applicables, dont certaines font l'objet de la présente décision, forme un tout cohérent.

[536] La Régie considère que les paramètres en vigueur pour l'application de l'allocation maximale à la clientèle de point à point sont toujours appropriés. Elle ne retient pas la recommandation de NLH de considérer, aux fins de calcul de l'allocation maximale, une durée de référence qui serait fonction de la durée de l'engagement, dans le cas où celui-ci serait supérieur à 20 ans. La Régie est d'avis qu'un horizon supérieur à l'approximation de la présence des clients sur le réseau de transport, arrimé à leur réalité commerciale et financière, n'offrirait pas une assurance suffisante de couverture des coûts.

[537] Dans ce contexte, la Régie juge approprié de maintenir la méthodologie de calcul actuellement appliquée ainsi que la majorité des paramètres présentement utilisés pour le calcul de l'allocation maximale.

[538] Toutefois, la Régie considère que la preuve au dossier ne justifie pas le maintien du taux de 15 % aux fins de l'estimation des frais d'exploitation et d'entretien. Elle conçoit qu'un taux estimant les frais d'exploitation et d'entretien d'actifs existants peut devoir être ajusté pour tenir compte du fait que le taux utilisé aux fins du calcul de l'allocation maximale a trait à un nouvel actif. Cependant, la Régie ne peut retenir le taux de 15 %, celui-ci n'étant pas soutenu par les données en preuve.

[539] La Régie constate que les données fournies à la pièce B-0035²⁵⁵ et reproduites au tableau 6 justifient plutôt l'adoption d'un taux de 19 % et retient ce taux aux fins du calcul de l'allocation maximale.

[540] Selon la Régie, le fait que ce taux soit utilisé à d'autres fins que pour estimer les frais d'entretien et d'exploitation dans le calcul de l'allocation maximale n'est pas déterminant aux fins de la décision à rendre dans le présent dossier.

[541] En conséquence, à compter du 1^{er} janvier 2016, la Régie fixe à 19 % le taux à utiliser pour l'estimation des frais d'exploitation et d'entretien aux fins de l'établissement du montant de l'allocation maximale. Les projets préalablement autorisés sous l'article 73 de la Loi, ou en cours d'examen devant la Régie, continueront d'être traités selon le taux en vigueur au moment de leur dépôt auprès de la Régie.

[542] La Régie ordonne au Transporteur de tenir compte de la présente décision relative au taux d'entretien et d'exploitation lorsqu'il mettra à jour le montant de l'allocation maximale à la suite de la décision sur le fond rendue dans le cadre du dossier tarifaire 2016²⁵⁶.

[543] Si le Transporteur estime qu'un mécanisme d'ajustement doit être créé, il pourra en proposer dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire.

[544] La Régie ordonne au Transporteur, dans le cadre de la phase 2, de proposer une modification du texte des Tarifs et conditions qui reflète les précisions apportées aux paragraphes 514 et 515 de la présente décision afin de 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 ans.

²⁵⁵ Pièce B-0035, p. 11.

²⁵⁶ Dossier R-3934-2015.

8.2 PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

[545] La section E de l'appendice J en vigueur précise que le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur correspond à l'allocation maximale multipliée par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau.

[546] Dans ses décisions antérieures, la Régie exprimait certaines préoccupations en lien avec la puissance à considérer dans le calcul du Montant maximal dans les projets d'intégration de parc éoliens.

[547] Dans le cadre du dossier R-3631-2007²⁵⁷, le Montant maximal était calculé sur la base de l'allocation maximale appliquée à une puissance de 990 MW considérée comme la puissance maximale à raccorder dans le cadre du projet.

[548] Dans sa décision D-2007-141, la Régie s'interrogeait sur le mode de calcul de l'impact tarifaire basé sur des besoins de transport correspondant à la capacité de la centrale raccordée de 990 MW, et non sur les prévisions du Distributeur à la pointe coïncidente, comme cela est le cas de ceux utilisés aux fins de la tarification. Or, la contribution à la pointe coïncidente du parc éolien, faisant l'objet du Projet, est estimée à 35 % de la valeur de la puissance à raccorder. La Régie exprimait son inquiétude quant à la déficience de revenus qui en découlerait pour le Transporteur :

« Selon la Régie, le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissements doit être cohérent avec le mode de calcul de l'impact tarifaire à long terme des investissements du Transporteur présenté dans les dossiers tarifaires ou dans les dossiers d'autorisations des investissements inférieurs au seuil de 25 M\$. Or, les prévisions de besoins utilisées dans ces autres dossiers réfèrent à la prévision des besoins du Distributeur lors de la pointe coïncidente du réseau.

Aux fins du calcul de l'impact tarifaire du Projet, l'augmentation des besoins du Distributeur devrait donc, en suivant cette logique, être en lien avec les données du plan d'approvisionnement du Distributeur et avec la garantie fournie par l'entente d'équilibrage convenue entre le Distributeur et le Producteur. La part des besoins satisfaits par l'intégration de la production éolienne découlant du

²⁵⁷ Demande d'autorisation du Transporteur pour acquérir et construire des actifs et des immeubles requis pour l'intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia.

premier appel d'offres devrait ainsi être fixée à 346 MW, soit 35 % des 990 MW de puissance maximale raccordée [notes de bas de page omises]. Sur cette base et en considérant la contribution de 33,3 M\$ proposée pour le Distributeur, le Projet entraîne un impact à la hausse important sur les tarifs. Il s'agit en fait d'un impact à la hausse sur les tarifs payés par l'ensemble des usagers existants du réseau de transport qui atteindrait 1,3 % en 2012. De même, si l'on référait, pour le calcul des revenus additionnels du Projet, à l'augmentation de l'énergie transitée sur le réseau plutôt qu'à la puissance garantie à la pointe, une conclusion similaire s'imposerait.

La déficience de revenus constatée est majeure. Elle représente l'équivalent des deux tiers des revenus escomptés. Cette déficience des revenus découlant du projet et l'augmentation anticipée des tarifs qui en découle, de par leur objet et leur ampleur, excèdent largement le cadre réglementaire établi par la décision D-2002-95.

Étant donné la prémisse sur laquelle est fondée la proposition du Transporteur, soit celle de la neutralité tarifaire du Projet, et la conclusion à laquelle la Régie en arrive dans sa décision, soit que les revenus additionnels escomptés ne couvrent pas les coûts additionnels qui seront encourus par le Transporteur pour le Projet, la Régie permet au Transporteur de compléter sa preuve au présent dossier et de présenter, au besoin, une nouvelle proposition. Comme il s'agit d'un premier cas d'espèce pour le Distributeur depuis l'instauration du cadre réglementaire découlant de la décision D-2002-95, la Régie juge nécessaire de faire l'examen de toute proposition ou avenue susceptible d'assurer la neutralité tarifaire du projet à l'intérieur du cadre réglementaire actuel, soit par voie de contribution financière plus élevée du client, d'engagement contractuel complémentaire [notes de bas de page omises] ou autrement. À défaut, le Transporteur devra présenter une proposition quant au traitement de la déficience de revenus découlant du Projet, au besoin sous l'article 49, auquel cas la Régie avisera en conséquence »²⁵⁸.

[549] La Régie autorisait la réalisation du projet mais suspendait le dossier afin qu'une nouvelle formation de trois régisseurs soit désignée pour poursuivre l'examen de la demande²⁵⁹.

²⁵⁸ Décision D-2007-141, p. 24 et 25.

²⁵⁹ Décisions D-2007-141, p. 31 et D-2008-052, p. 8.

[550] Dans le cadre du dossier R-3669-2008, la Régie s'était prononcée sur la couverture des coûts encourus pour l'intégration éolienne, tant pour le Distributeur que pour le service de point à point :

« [...] Qu'il s'agisse d'un projet d'intégration éolienne du Distributeur ou d'un projet similaire d'un promoteur dans le cadre du service de point à point, les revenus additionnels escomptés par le Transporteur doivent couvrir les coûts encourus »²⁶⁰.

[551] Dans le cadre du dossier R-3777-2011²⁶¹, la Régie réservait sa décision sur la détermination du montant final de la contribution du Distributeur pour le projet Matapédia, qui devrait se faire dans le cadre du dossier générique sur la Politique d'ajouts²⁶².

[552] La Régie réservait également sa décision sur l'estimation de la contribution par le Distributeur ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution dans les dossiers d'intégration des parcs éoliens découlant des appels d'offres A/O 2005-03 et A/O 2009-02²⁶³.

[553] Dans la décision D-2014-117, la Régie demande une preuve complémentaire clarifiant, entre autres, la notion de puissance maximale à transporter sur le réseau.

« [35] [...] La Régie demande au Transporteur de clarifier certaines notions utilisées dans le calcul de l'allocation maximale, telle que la puissance maximale à transiter sur le réseau, tout en précisant ce à quoi ces notions devraient correspondre dans le cas de projets liés à la croissance des besoins pour le service de point à point et pour l'alimentation de la charge locale. Une illustration chiffrée pourra être fournie à cet égard »²⁶⁴.

[554] Le Transporteur donne suite à cette demande.

²⁶⁰ Décision D-2009-071, p. 24, par. 93.

²⁶¹ Demande de modification des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* à compter du 1^{er} janvier 2012.

²⁶² Décision D-2012-059, p. 79, par. 330.

²⁶³ Décisions D-2010-165, p. 20, D-2011-166, p. 9 et D-2014-045 Motifs, p. 23, par. 93.

²⁶⁴ Pièce A-0005, p. 11, par. 35.

[555] Aux fins de la détermination du Montant maximal pouvant être octroyé pour chaque projet d'ajout au réseau, il propose, pour ce qui est de la puissance à transporter, les définitions suivantes :

TABLEAU 7
PUISSANCE MAXIMALE A TRANSPORTER DANS LE CADRE DES AJOUTS AU RESEAU
VISANT LA CROISSANCE DES BESOINS DE TRANSPORT

• Raccordement de centrale	La puissance maximale à transporter correspond à la puissance précisée 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 précisée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau.
• Croissance de charge • Croissance de charge – postes satellites⁽¹⁾ • Croissance de charge – clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.	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; • 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.

(2) 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 B-0011, p. 12, tableau 2.

[556] Tel que mentionné à la Section 5.1 de la présente décision, dans sa preuve initiale, le Transporteur est d'avis que sa proposition relative aux projets de ressources, ainsi que

l'agrégation charge-ressources qui en découle, permettent de répondre au questionnement de la Régie pour ce qui est de la puissance à considérer aux fins du calcul de l'allocation maximale dans le cas de l'intégration d'une ressource intermittente.

[557] Sa proposition assure la couverture des coûts par le Distributeur pour l'ensemble de ces projets de ressources, qu'ils soient associés à une centrale à énergie intermittente ou non²⁶⁵.

[558] Le Transporteur présente les résultats de l'application de cette définition dans le calcul du Montant maximal pouvant être octroyé dans le cadre de chacun des projets d'intégration de parcs éoliens, dans le cadre desquels la Régie a réservé sa décision sur l'estimation de la contribution du Distributeur :

TABLEAU 8
CALCUL DU MONTANT MAXIMAL APPLICABLE AU PROJET MATAPEDIA (1^{ER} APPEL D'OFFRES)
ET AUX AUTRES PROJETS DE RACCORDEMENTS DES PARCS EOLIENS
AUTORISES A CE JOUR PAR LA REGIE

	<i>1er appel d'offres</i>	<i>2^{ième} appel d'offres</i>	<i>3^{ième} appel d'offres</i>
<i>Puissance maximale à transporter</i>	817,5 MW	2004,5 MW	289,9 MW
<i>Allocation maximale</i>	560 \$/kW	596 \$/kW	571 \$/kW
<i>Montant maximal pour les ajouts au réseau de transport</i>	457,8 M\$	1194,7 M\$	165,5 M\$

Source : Pièce B-0011, p. 15, tableau 3.

Opinion de la Régie

[559] La Régie constate que la problématique liée à la notion de puissance maximale à transporter est étroitement liée au respect de la neutralité tarifaire et à la couverture des coûts supportés par le Transporteur.

[560] Pour ce qui est du service de transport offert en vertu de la Partie IV des Tarifs et conditions, tel que décidé à la Section 5.1 de la présente décision et sous réserve des modifications apportées par la Régie, la proposition du Transporteur relative aux projets

²⁶⁵ Pièce B-0011, p. 14.

de ressources, répond de manière satisfaisante à la préoccupation relative à la puissance à considérer pour l'intégration de projets de ressources intermittentes.

[561] Pour ce qui est du service de transport offert en vertu de la Partie II des Tarifs et conditions, la Régie, aux Sections 5.3 et 5.4 de la présente décision, souligne les conditions applicables à l'octroi du Montant maximal supporté par le Transporteur.

[562] Les conclusions formulées dans ces Sections tiennent compte des préoccupations émises quant au respect de la neutralité tarifaire. De ce fait, la Régie constate que les définitions de la puissance maximale à transporter considérées par le Transporteur, telles que présentées au tableau 7 ci-dessus, ne remettent pas en cause, dans leur application, le respect de la neutralité tarifaire.

[563] La Régie juge qu'il est nécessaire de codifier ces définitions dans le texte des Tarifs et conditions.

[564] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une proposition de libellé à inclure dans le texte des Tarifs et conditions reflétant chacune des définitions apparaissant au tableau 7 ci-dessus.**

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

[565] Pour le service de point à point, le Transporteur rappelle que l'allocation maximale applicable et les modalités d'établissement des contributions du client sont établies dans le cadre de l'entente de raccordement. Dans le cas des appels d'offres et des dispenses pour l'alimentation de la charge locale, le Transporteur signe une entente administrative avec le Distributeur qui fixe, notamment, l'allocation maximale applicable²⁶⁶. Tel que précisé dans la section C de l'appendice J, pour les autres ajouts visant l'intégration de nouvelle charge locale, c'est dans le cadre de l'agrégation annuelle associée aux projets mis en service que la contribution du Distributeur est évaluée.

²⁶⁶ Pièce B-0016, p. 19.

[566] Le Transporteur précise que la pratique actuelle est d'exiger le versement de la contribution du client lorsque le montant réel encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet. Cette pratique a été développée dans le contexte de projets ne comportant pas plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, soit la majorité des cas.

[567] Dans sa décision D-2007-141, la Régie était d'avis que la présence de plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, accompagnées de plusieurs ententes de raccordement, posait un problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification. Notamment en lien avec cette observation, la Régie autorisait le projet mais réservait sa décision finale en renvoyant le tout au présent dossier en vue d'étudier une proposition du Transporteur²⁶⁷.

[568] Dans le cadre des deux projets d'investissement d'intégration d'énergie éolienne issue des appels d'offres qui ont suivi cette décision, la Régie a réservé également sa décision sur l'estimation de la contribution du Distributeur et les modalités de recouvrement de cette contribution²⁶⁸.

[569] Pour donner suite aux décisions de la Régie, le Transporteur propose, désormais, d'exiger le paiement de la contribution à partir de la mise en service, alors que le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chaque mise en service jusqu'à la mise en service finale.

[570] Le Transporteur précise que cette proposition est applicable autant à la charge locale qu'à la clientèle de point à point et, le cas échéant, à celle du réseau intégré. Il entend appliquer cette proposition aux projets futurs ainsi qu'à ceux pour lesquels la Régie a réservé sa décision.

[571] Le Transporteur soutient que sa proposition est équitable, les contributions étant versées dès l'instant où le montant maximum d'allocation sera dépassé. De plus, il considère que sa proposition est simple et précise, puisqu'elle s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service année après année²⁶⁹.

²⁶⁷ Décisions D-2007-141 et D-2008-052.

²⁶⁸ Décisions D-2010-165, D-2011-166 et D-2014-045 Motifs.

²⁶⁹ Pièce B-0011, p. 17 et 18.

[572] Le Transporteur précise qu'il continuera d'appliquer la modalité actuelle concernant le versement de la contribution pour les postes de départ, soit d'exiger le paiement de la contribution lors de leur mise en service.

[573] L'ACEFO est d'avis qu'il y a lieu d'apparier le coût des mises en service aux revenus attendus selon l'engagement du client, pour couvrir les frais d'intégration, dans le but d'assurer la neutralité tarifaire.

[574] La proposition du Transporteur convient à l'intervenante dans le cas où l'engagement indique que les revenus attendus pour la totalité du projet commencent à être perçus dès la première mise en service, la neutralité tarifaire étant assurée. Toutefois, dans le cas où l'engagement indique que les revenus attendus à la date de la première mise en service ne couvrent pas les coûts, l'intervenante fait valoir que la neutralité tarifaire n'est pas assurée. Dans ce cas, une contribution devrait être exigée dès cette mise en service²⁷⁰.

[575] L'intervenante élabore certains exemples démontrant que si l'engagement correspondant au coût total du projet débute après la première mise en service, il peut y avoir un impact à la hausse sur le tarif²⁷¹.

[576] Ainsi, l'ACEFO recommande à la Régie d'exiger que les modalités de versement de la contribution d'un client du Transporteur, dans le cas de mises en service multiples, soient définies dans l'entente de raccordement et que ces modalités assurent la neutralité tarifaire du projet à partir de la première mise en service²⁷².

[577] La Régie a soumis au Transporteur, pour commentaires, trois différentes options pour répartir le paiement de la contribution, soit une répartition au prorata des montants associés aux différentes mises en service, une répartition au prorata de la capacité mise en service ou l'établissement d'une allocation maximale individuelle en fonction de la capacité associée à chaque mise en service.

²⁷⁰ Pièce C-ACEFO-0011, p. 21.

²⁷¹ Pièce C-ACEFO-0013, p. 2 à 7.

²⁷² Pièce C-ACEFO-0011, p. 21.

[578] Le Transporteur estime que les méthodes alternatives soumises par la Régie sont contraires à la notion selon laquelle le client pour lequel un ajout est construit bénéficie du montant maximal d'allocation avant de débiter les versements de sa contribution.

[579] Le Transporteur considère aussi que ces méthodes sont plus complexes, moins précises et qu'elles créent de l'incertitude. Ainsi, il mentionne que la méthode de répartition au prorata des coûts des mises en service est calculée par rapport à un coût final qui n'est qu'estimé. Quant à la méthode au prorata de la capacité mise en service, elle mène à des paiements partiels qui ne sont pas proportionnels aux coûts des mises en service.

[580] Par ailleurs, l'établissement de la contribution en fonction d'une allocation maximale individuelle associée à chaque mise en service mènerait à des paiements de contributions qui peuvent être importants et effectués relativement tôt dans la réalisation du Projet, selon le rapport entre les coûts et la capacité mise en service. Le Transporteur plaide que sa proposition s'appuie, quant à elle, sur les actifs mis en service et les coûts réels des travaux, ce qui permet de mieux refléter les ajouts à la base de tarification.

[581] Enfin, le Transporteur soutient que les méthodes soumises par la Régie et l'ACEFO ne sont pas représentatives des coûts qu'il peut assumer et vont à l'encontre de l'esprit de l'appendice J qui prévoit que l'allocation est liée au projet et non aux montants des mises en service.

Opinion de la Régie

[582] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur répond à la problématique qu'elle a soulevée et permet un meilleur appariement dans le temps entre les coûts du projet qu'il a assumés et le paiement de la contribution du client que ce que permet la pratique actuelle.

[583] Toutefois, la Régie constate, comme le démontre l'ACEFO, que la proposition du Transporteur peut causer une variation à la hausse du tarif sur une base annuelle, dans le cas où la valeur de l'intégration à la base de tarification associée à la mise en service ne serait pas accompagnée de revenus suffisants.

[584] La Régie ne partage pas l'interprétation du Transporteur selon laquelle le client doit bénéficier du montant total de l'allocation lié à son projet avant de verser une contribution. Tel que mentionné à la Section 3 de la présente décision, la Régie retient le principe d'éviter des coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client afin de protéger les clients existants, ainsi que le principe d'assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour répondre aux besoins d'un client.

[585] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur ne permet pas de répondre à ces deux principes de manière satisfaisante. Elle considère qu'en associant une allocation maximale à chaque mise en service partielle, ces deux principes sont davantage respectés, le test de la neutralité tarifaire étant appliqué à chacune des intégrations à la base de tarification. De plus, cette méthode fait référence à des paramètres précis, soit la capacité mise en service et l'allocation maximale.

[586] En conséquence, la Régie retient l'approche suivante pour les clients du service de point à point :

- **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;**
- **régler tout écart après la mise en service finale, en fonction des coûts réels encourus.**

[587] La Régie précise que ces nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution s'appliqueront de manière prospective. Ainsi, elles s'appliqueront aux projets qui n'auront pas, à la date de publication de la présente décision, fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès de la Régie visant la réalisation d'un projet soumis en vertu de l'article 73 de la Loi. La Régie ordonne au Transporteur de présenter toute prochaine demande d'autorisation pour des dossiers d'investissement, en vertu de l'article 73 de la Loi, selon ces nouvelles modalités à partir de la date de publication de la présente décision.

[588] La Régie estime que la méthode retenue aura des résultats comparables à ceux découlant de l'agrégation annuelle charge-ressources pour la charge locale. En effet, de manière similaire, l'exercice annuel d'agrégation associe l'ensemble de la capacité considérée aux fins de l'allocation maximale à l'ensemble des coûts associés aux mises en service. Ainsi, la Régie est d'avis que, pour le service d'alimentation de la charge locale, l'agrégation charge-ressources assure un traitement équivalent à l'approche retenue dans la présente section.

[589] Pour ces motifs, la Régie ordonne au Transporteur d'inclure, à son agrégation annuelle charge-ressources, toute mise en service partielle, en précisant la capacité et les coûts associés.

[590] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une proposition en vue de préciser les modalités de traitement de la nouvelle agrégation charge-ressources. Le Transporteur devra, notamment, préciser si l'allocation maximale utilisée dans l'agrégation charge-ressources correspond, pour l'ensemble des projets, à celle en vigueur lors de l'agrégation ou à celle utilisée lors de l'examen du projet d'investissement par la Régie.

[591] La Régie précise que ces nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution s'appliqueront de manière prospective, à l'exception des projets qui ont fait l'objet de réserves par la Régie quant au versement de la contribution du Distributeur. Ainsi, la méthode s'appliquera aux projets qui n'ont pas fait l'objet d'une décision de la Régie autorisant la réalisation du projet en vertu de l'article 73 de la Loi à la date de publication de la présente décision.

[592] Aux fins de la détermination du paiement, le cas échéant, des contributions liées aux projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision²⁷³, **la Régie ordonne au Transporteur de réviser son calcul de la contribution additionnelle du Distributeur, découlant de l'agrégation charge-ressources déposée à l'annexe 1 de la pièce B-0016, en appliquant, notamment, la méthodologie retenue dans la présente section.**

[593] Par ailleurs, la Régie note que le texte en vigueur des Tarifs et conditions ne précise pas le délai à l'intérieur duquel la contribution doit être versée tant pour les mises en service partielles que pour les mises en service finales. **La Régie ordonne donc au Transporteur de soumettre, lors du dépôt prévu dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une proposition en vue de préciser ce délai.**

10. PARTAGE ET ATTRIBUTION DES COÛTS

10.1 ATTRIBUTION DES COÛTS ENTRE DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS

[594] Les investissements du Transporteur se répartissent selon les quatre catégories qu'il a définies dans le dossier R-3904-2014, soit : « Croissance », « Maintien », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences »²⁷⁴.

[595] Afin d'optimiser les coûts et la réalisation des projets d'investissements, le Transporteur pratique une approche de planification intégrée selon laquelle un projet donné peut répondre à des objectifs multiples.

[596] Dans la décision D-2012-161, la Régie soulevait la question du partage des coûts d'un projet répondant à la fois à la catégorie d'investissements « Croissance » et à la catégorie « Maintien ». Dans ce dossier, les coûts attribués à cette dernière catégorie l'étaient sur la base des coûts évités²⁷⁵.

²⁷³ Dossiers R-3631-2007, R-3742-2010, R-3836-2013 et R-3926-2015.

²⁷⁴ Dossier R-3904-2014, pièce B-0005.

²⁷⁵ Décision D-2012-161, p. 11, par. 37.

[597] Dans la décision D-2014-117, la Régie demande au Transporteur de déposer une preuve complémentaire afin de préciser les modalités et critères de partage des coûts entre les différentes catégories auxquelles répond un projet :

« [57] La Régie juge pertinent de traiter du partage des coûts dans le cadre de projets appartenant à la fois à différentes catégories d'investissement dans le présent dossier, particulièrement dans le contexte de la planification intégrée des investissements, où de plus en plus de projets pourraient se trouver dans cette situation.

[58] La Régie requiert du Transporteur qu'il dépose une preuve complémentaire afin de préciser les modalités et critères de partage des coûts des projets appartenant à la fois à la catégorie d'investissements « Croissance des besoins » et aux catégories d'investissements ne générant pas de revenus, qu'il entend appliquer aux projets concernés »²⁷⁶.

[598] En réponse à cette demande de la Régie, le Transporteur soutient que l'attribution des coûts des projets aux catégories visées s'avère simple à réaliser pour les projets à objectif unique, ainsi que pour les projets à objectifs multiples lorsque chacune des composantes principales du projet est associée à un seul objectif. Par contre, pour des projets d'envergure réalisés dans une perspective d'optimisation, les principales composantes contribuent à satisfaire simultanément des objectifs multiples et le mode d'attribution des coûts de tels projets entre les différentes catégories s'avère plus complexe²⁷⁷.

[599] De façon à standardiser l'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories visées, de façon séquentielle²⁷⁸. À cette fin, il utilise l'ordonnancement suivant :

1. « Maintien »;
2. « Croissance »;
3. « Maintien et amélioration de la qualité ».

²⁷⁶ Pièce A-0005, p. 15.

²⁷⁷ Pièce B-0011, p. 20.

²⁷⁸ Pièce B-0011, p. 21.

[600] Le Transporteur justifie cet ordonnancement, comme suit :

«

- *De façon prioritaire et en l'absence de tout besoin en croissance et en amélioration de la qualité du service, le Transporteur doit assurer la pérennité de son réseau, d'où le choix de considérer en premier lieu la catégorie "Maintien des actifs";*
- *En second lieu, le Transporteur doit s'assurer que son réseau ait la capacité de répondre aux besoins en croissance de ses clients, d'où le choix de considérer la "Croissance des besoins de la clientèle" comme seconde catégorie dans la séquence;*
- *Ainsi, lorsqu'un projet permet de répondre à la fois à des objectifs liés aux trois catégories d'investissement, le Transporteur attribue à la catégorie "Maintien et amélioration de la qualité du service" l'écart, le cas échéant, entre le coût total du projet et le coût d'une solution fonctionnelle qui satisferait à la fois les besoins en "Maintien des actifs" et en "Croissance des besoins de la clientèle" »²⁷⁹.*

[601] Le Transporteur précise que ce mode d'attribution des coûts par différence est appliqué lorsqu'il s'avère impossible de valoriser, de façon objective, le coût associé à chacun des objectifs visés par le projet, puisque chacun des équipements ou des composantes du projet contribue à satisfaire indistinctement plus d'un objectif.

[602] L'approche du Transporteur est basée sur les trois distinctions suivantes :

- distinction des coûts entre « Croissance » et « Maintien »;
- distinction des coûts entre « Croissance » et « Maintien et amélioration de la qualité » ;
- distinction des coûts entre « Croissance » et les catégories « Maintien » et « Maintien et amélioration de la qualité » dans un projet impliquant les trois catégories.

[603] Si un projet répond à la fois et uniquement aux objectifs de « Maintien » et de « Croissance », le Transporteur détermine la valeur de remplacement de l'installation ou d'une partie de l'installation, selon le cas, permettant le maintien du service existant selon

²⁷⁹ Pièce B-0015, p. 37.

les dernières normes en vigueur. Cette valeur est alors attribuée aux coûts de la catégorie « Maintien ». Les coûts attribués à la catégorie « Croissance » sont évalués en déduisant du coût total du projet ceux attribués à la catégorie « Maintien ».

[604] En l'absence de besoins en « Maintien », si le projet répond à la fois à des objectifs de « Croissance » et « Maintien et amélioration de la qualité », le Transporteur établit les coûts pour la « Croissance » en déterminant une solution fonctionnelle satisfaisant uniquement cet objectif et en évalue les coûts sur une base de coût générique. Les coûts attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité » sont estimés par la différence entre le coût total du projet et le coût estimé de cette solution fonctionnelle.

[605] Enfin, lorsqu'un projet permet de répondre à la fois à des objectifs liés aux trois catégories d'investissements, le Transporteur attribue, à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité », l'écart, le cas échéant, entre le coût total du projet et le coût d'une solution fonctionnelle qui satisferait à la fois les besoins en « Maintien » et en « Croissance »²⁸⁰.

[606] Par ailleurs, le Transporteur précise qu'à des fins de suivis internes et de reddition de compte, il associe chaque composante majeure d'un projet à une seule catégorie d'investissements. Il fait valoir que cette association est appliquée dans le but de reproduire le plus exactement possible le partage établi de façon séquentielle entre les catégories d'investissements et, si possible, en considérant la vocation de l'équipement en question²⁸¹.

[607] Toutefois, lorsqu'une composante constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet à objectifs multiples, le Transporteur attribue à cette composante les coûts des catégories d'investissements, répartis selon les proportions découlant de l'application de la méthode séquentielle.

[608] Il précise qu'une fois le coût réel du projet connu, le coût attribué à chaque catégorie d'investissements découle de la prise en compte des coûts réels des équipements et composantes majeurs du projet, conformément à la répartition réalisée lors de la demande d'autorisation du projet.

²⁸⁰ Pièce B-0011, p. 21 et 22.

²⁸¹ Pièce B-0035, p. 33.

[609] À cet égard, le Transporteur affirme que, bien que le résultat obtenu en associant chaque composante majeure d'un projet à une catégorie d'investissements puisse se traduire par des proportions légèrement différentes de celles découlant de la méthode séquentielle, il ne privilégie aucune catégorie d'investissements lors de cette démarche.

[610] Selon lui, il est peu probable, pour l'ensemble des projets, que cette approche consistant à associer chaque équipement et composante majeure à une seule et même catégorie d'investissements entraîne une surestimation du coût d'une catégorie.

[611] Le Transporteur ajoute qu'il concilie l'objectif d'une juste attribution des coûts à celui d'un suivi juste et adéquat, aux fins notamment du rapport annuel à la Régie. Considérant le nombre élevé de projets réalisés chaque année, le Transporteur cherche à restreindre les cas d'exceptions impliquant un suivi particulier²⁸².

[612] Questionné sur la possibilité de répartir les coûts par catégorie au prorata des MW, le Transporteur mentionne que cette méthode alternative d'attribution des coûts n'est pas appropriée. De son point de vue, les investissements requis pour satisfaire un besoin ne sont pas proportionnels aux MW existants ni aux MW visés par l'ajout. Ils sont plutôt liés à l'importance des travaux à réaliser sur le réseau²⁸³.

[613] Les intervenants, quant à eux, sont particulièrement préoccupés par le partage des coûts entre les clients présents et futurs et reconnaissent que le partage entre catégories pour des projets à objectifs multiples est complexe.

[614] Bien qu'il n'ait pas étudié la question, l'expert de NLH confirme la difficulté de procéder à un partage des coûts entre les catégories d'investissements, sur la base des principes économiques généraux liés au transport de l'électricité :

« However, I'd also note that, just in general matter of transmission economics, it's kind of hard to completely separate all these different, to completely separate out categories, and that there could be some interactions which are important.

I've not studied those here. There's a brief description of the four (4) categories, and how that works, in the HQT evidence but, you know, for the purposes of what we're, I understand we're talking about, we're in the left hand box. But if we

²⁸² Pièce B-0015, p. 33.

²⁸³ Pièce B-0015, p. 40.

move into a more detailed set of rules later, we may need to think about the separation of project cost into those four boxes. [...]

[...] Maybe in the very broadest of terms. You could make some conclusion about are there relationships between categories in general; in general, just understanding the economics of transmission systems, but I have not reviewed in detail the rules for the categorization across the four categories [...] »²⁸⁴.

[615] L'UC, quant à elle, confirme qu'il peut être souvent difficile d'attribuer, de façon juste et équitable, les coûts entre les catégories d'investissements. L'intervenante réfère à la littérature sur le sujet et reproduit la citation suivante :

« Another practical difficulty with traditional distinctions between “reliability” and “economic” upgrades is the fact that almost all transmission projects in effect serve both purposes. At any point in time – and even more so over time – almost any project will lower the risks of interruptions by some degree, and almost every upgrade justified for reliability concerns will inevitably yield at least some economic benefits as well.

Furthermore, because transmission exhibits large economies of scale and high transaction costs – that is to say, as a general proposition larger capacity projects have much lower per megawatt (“MW”) costs – it usually makes sense to accommodate both reliability and economic opportunities within a single project rather than piece-meal. Finally, because transmission assets are extremely long-lived, lines that are unnecessary for meeting forecasted peak demand today will become part of the portfolio of assets maintaining supply demand balance far into the future »²⁸⁵.

[616] De plus, l'UC note la difficulté, voire l'impossibilité, pour le Transporteur, d'attribuer la juste portion des coûts de projets aux clients actuels et futurs qui en profiteront²⁸⁶.

²⁸⁴ Pièce A-0046, p. 76, 77 et 128.

²⁸⁵ *On Allocating the Costs of New Transmission Investment: Practice and Principles, A White Paper Prepared by The Blue Ribbon Panel on Cost Allocation For WIRES, the Working group for Investment in Reliable and Economic electric Systems, September 2007, pages 14 et 15 : http://www.hks.harvard.edu/hepg/Papers/Rapp5-07_v4.pdf.*

²⁸⁶ Pièce C-UC-0008, p. 8.

Opinion de la Régie

[617] Tel que mentionné dans la décision D-2014-117²⁸⁷, la Régie souligne la pertinence de fixer les modalités et critères de partage des coûts entre les catégories d'investissements dans le contexte marqué, en particulier, par une planification intégrée des investissements.

[618] La Régie retient, en ce qui a trait à l'attribution des coûts des projets intégrés à objectifs multiples de « Maintien », de « Croissance » et de « Maintien et amélioration de la qualité », qu'il peut s'avérer impossible de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le projet.

[619] Quant à la catégorie « Respect des exigences », la Régie note la prétention du Transporteur à l'effet que les investissements dans cette catégorie sont de nature à permettre d'isoler aisément leurs coûts de ceux pouvant être associés à d'autres objectifs²⁸⁸. Elle constate que le Transporteur n'a pas considéré la catégorie « Respect des exigences » dans la séquence proposée.

[620] Compte tenu du cadre qui prévaut actuellement en matière de planification des investissements requis, la Régie est d'avis que le recours à une approche séquentielle, tel que prévu par le Transporteur pour l'attribution des coûts entre les catégories d'investissements, est approprié lorsque chacun des équipements ou composantes du projet contribue à satisfaire indistinctement plus d'un objectif.

[621] La Régie retient que le Transporteur justifie l'ordonnancement proposé par le fait qu'il doit prioritairement assurer la pérennité de son réseau, puis s'assurer de répondre aux besoins de croissance de ses clients. En conséquence, la Régie juge que les objectifs de Maintien et de Croissance ont préséance sur ceux de Maintien et d'amélioration de la qualité.

[622] Toutefois, la Régie croit que le Transporteur doit s'assurer de la conformité de son réseau aux lois et règlements en vigueur et à ce titre, considère que la catégorie « Respect des exigences » doit avoir préséance sur toute autre catégorie dans son ordonnancement.

²⁸⁷ Pièce A-0005, p. 15.

²⁸⁸ Pièce B-0011, p. 20.

[623] La Régie constate que la méthode d'attribution des coûts d'un projet à objectifs multiples aux différentes catégories d'investissements consiste d'abord à évaluer les coûts d'une solution fonctionnelle satisfaisant un ou des besoins spécifiques, puis à déterminer la différence entre les coûts d'une solution globale satisfaisant l'ensemble des besoins et les coûts de la solution fonctionnelle. La Régie souscrit à l'approche proposée.

[624] En conséquence, la Régie retient, dans le cadre d'un projet à objectifs multiples et aux fins d'attribution des coûts entre les catégories d'investissements, l'ordre séquentiel suivant :

1. « Respect des exigences »;
2. « Maintien »;
3. « Croissance »;
4. « Maintien et amélioration de la qualité ».

[625] La Régie retient la méthodologie d'attribution des coûts entre les catégories d'investissements proposée par le Transporteur. En ce qui a trait à la catégorie « Respect des exigences », la Régie est d'avis que l'application d'une solution fonctionnelle est requise afin d'isoler les coûts attribuables à cette dernière catégorie.

[626] Quant à la catégorie « Croissance », la contribution finale du client demandeur de service de transport étant établie en fonction des coûts réels du projet, cette contribution est, pour des projets à objectifs multiples, tributaire de l'attribution des coûts par catégorie, établie à l'étape du projet et de son suivi au cours de la réalisation concrète du projet.

[627] Quant à l'association de chaque composante majeure d'un projet à une seule catégorie d'investissements, effectuée à des fins de suivis internes et de reddition de compte, la Régie retient qu'elle est appliquée dans le but de reproduire le plus exactement possible le partage établi de façon séquentielle entre les catégories d'investissements et, si possible, en considérant la vocation de l'équipement en question.

[628] Toutefois, la Régie est d'avis que cette attribution d'une catégorie d'investissements par composante est sujette à l'introduction, en cours de réalisation du projet, d'un écart entre la répartition initiale des catégories d'investissements et la répartition effective à la fin du projet.

[629] La Régie ordonne au Transporteur de commenter, dans le cadre du rapport annuel, les différences observées dans les pourcentages issus du partage des coûts entre les catégories d'investissements, au moment du dépôt du dossier d'investissement sous l'article 73 de la Loi et au moment de sa mise en service finale.

[630] Par ailleurs, elle constate que la méthodologie utilisée par le Transporteur afin de répartir le coût total du projet entre les différentes catégories d'investissements, de par son impact tarifaire et de ses répercussions sur la détermination des contributions des clients, devrait être codifiée dans le texte des Tarifs et conditions.

[631] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de soumettre, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, 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, retenus par la Régie dans la présente section.

10.2 ATTRIBUTION DES COÛTS ENTRE DIFFÉRENTS CLIENTS

[632] Dans sa décision D-2012-152 relative au projet d'investissement des postes St-Césaire et Bedford, la Régie demandait au Transporteur de présenter une proposition de libellé à inclure à l'appendice J concernant la répartition des coûts d'un projet entre les différents clients du service de transport qui en bénéficient²⁸⁹.

[633] Dans sa décision D-2014-117, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire sur le sujet :

« [55] La Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire afin, d'une part, de préciser les cas où la solution proposée ne s'appliquerait pas et, d'autre part, d'expliquer les méthodes de partage des coûts entre différents clients du service de transport qui pourraient constituer des alternatives à la proposition du Transporteur »²⁹⁰.

²⁸⁹ Décision D-2012-152, p. 16.

²⁹⁰ Pièce A-0005, p. 14.

[634] Dans cette même décision, la Régie rappelle les préoccupations énoncées dans sa décision D-2014-045 Motifs dans laquelle elle constatait que certains utilisateurs, autres que le client demandeur, pouvaient bénéficier de l'augmentation de capacité sur le réseau principal sans qu'ils aient à supporter une partie des coûts. Elle constatait également que cette situation résultait de l'utilisation de la file d'attente, découlant du principe de traitement non discriminatoire au détriment du principe d'utilisateur-payeur²⁹¹.

[635] Le Transporteur propose de codifier, dans le texte des Tarifs et conditions, l'approche actuellement suivie de partage des coûts entre les clients pour des ajouts au réseau faisant partie d'une solution commune optimale.

[636] Cette approche consiste à attribuer, à chacun des projets concernés, une part des coûts de la solution commune, sur la base des coûts qu'elle permet d'éviter à chacun des projets. Si, dans le cadre d'un projet particulier, cette approche ne s'applique pas, le Transporteur présentera une méthode de remplacement²⁹².

[637] Le Transporteur ajoute qu'à la suite de l'analyse qu'il a effectuée, sa proposition lui paraît optimale et il n'a identifié aucune alternative permettant de mieux répondre au questionnement de la Régie²⁹³.

[638] Par ailleurs, le Transporteur précise le contexte dans lequel il choisit de retenir une solution technique globale :

« Le partage des coûts des ajouts au réseau entre des clients du service de transport survient lorsque des ajouts au réseau sont déclenchés par des demandes de clients différents qui sont concomitantes et que le Transporteur choisit de combiner leurs besoins respectifs afin d'identifier une solution technique globale qui répond avantageusement, simultanément et totalement aux besoins identifiés précédemment »²⁹⁴.

[639] Questionné sur la notion de concomitance, le Transporteur mentionne que cette notion est reliée à la possibilité, dans le temps et suivant les dates prévues de mises en service, de développer les ajouts requis par ces demandes dans le cadre d'une solution

²⁹¹ Décision D-2014-045 Motifs, p. 23 et 24.

²⁹² Pièce B-0016, p. 25.

²⁹³ Pièce B-0011, p. 18.

²⁹⁴ Pièce B-0020, p. 15.

commune optimale. Il ajoute que cette notion n'est pas reliée à une période définie de réception de deux demandes. Dans la mesure où la solution technique globale identifiée par le Transporteur permet de répondre en temps opportun aux besoins de services de transport individuels des clients ayant fait les demandes, ces dernières sont définies comme concomitantes²⁹⁵.

[640] Le Transporteur précise que, pour répartir les coûts entre les clients, il élabore et compare, dans un premier temps, les différents scénarios pour identifier les solutions optimales permettant de satisfaire individuellement les besoins de chacun de ces clients, dans l'ordre où leurs besoins font l'objet de demandes²⁹⁶.

[641] Par la suite, le Transporteur attribue à ces clients une partie des coûts de la solution technique globale retenue selon l'ordonnancement chronologique de leurs besoins, jusqu'à concurrence du montant de leur propre solution, telle qu'élaborée initialement, jusqu'à la pleine valeur de l'objectif commun qui leur a été attribué²⁹⁷.

[642] À cet égard, le Transporteur plaide que sa proposition fait en sorte que si une solution commune mène à une augmentation des coûts, les deux clients ne pourront se voir attribuer plus de coûts que ceux qui auraient été encourus par l'exécution de leur solution individuelle.

[643] Dans le cas où une solution 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 présumés s'être manifestés en premier. Le Transporteur précise que cette règle n'est toutefois pas appliquée pour les clients du Distributeur qui sont raccordés directement au réseau de transport²⁹⁸.

[644] À cet égard, le Transporteur soutient qu'il est informé à l'avance des prévisions de la croissance projetée des besoins de la charge locale, qu'il évalue les besoins sur un horizon de cinq à sept ans et détermine une fenêtre d'intervention possible pour être en mesure de répondre en temps utile à la matérialisation des besoins de croissance de la charge locale²⁹⁹. Ainsi, il présume que les ajouts permettant de répondre à la croissance

²⁹⁵ Pièce B-0049, p. 20.

²⁹⁶ Pièce B-0020, p. 15.

²⁹⁷ Pièce B-0020, p. 15.

²⁹⁸ Pièce B-0049, p. 20.

²⁹⁹ Pièce A-0040, p. 141 à 143.

projetée connue de la charge locale seraient déjà réalisés lorsqu'il étudie une demande de service d'un client de point à point.

[645] Toutefois, le Transporteur précise que, pour un client du Distributeur raccordé directement au réseau de transport, il répartirait le coût de la solution commune entre les deux clients, au prorata des coûts des solutions qui auraient permis de répondre aux besoins de chaque client pris individuellement³⁰⁰.

[646] Questionné sur le cas du projet Saint-Césaire-Bedford, le Transporteur rappelle qu'un investissement devait être fait pour soutenir la charge locale dans un horizon de quelques années. Cependant, puisqu'une demande de service de point à point s'est présentée entre temps, il a choisi de combiner les deux projets pour offrir une solution globale optimale à la date prévue pour cette dernière demande³⁰¹.

[647] Le Transporteur plaide que le respect de la séquence des projets d'ajouts dans l'attribution des coûts est essentiel afin d'assurer une cohérence avec le mécanisme de la file d'attente régissant les demandes de service de transport.

[648] Il est d'avis que ce mécanisme de file d'attente assure, en outre, le traitement équitable des clients, quel que soit leur rang dans cette file. Les clients au second rang ou suivant, qui sont en droit de compter sur le réseau existant pour l'évaluation de leur demande, peuvent ainsi continuer à profiter de cet accès au réseau, de manière comparable à tout autre client ne participant pas à une solution commune.

[649] À cet égard, le Transporteur maintient que les principes d'utilisation d'une file d'attente et de la causalité des coûts demeurent les pratiques usuelles équitables pour gérer les demandes des clients menant à des ajouts au réseau.

[650] Le Transporteur considère qu'il ne s'éloigne pas du principe de l'utilisateur-payeur lorsqu'il applique les principes d'utilisation d'une file d'attente et de la causalité des coûts. Il précise que le demandeur est un utilisateur du réseau de transport lorsqu'il déclenche un ajout et qu'à ce titre, il doit couvrir la totalité des coûts via le paiement du tarif de transport et, le cas échéant, d'une contribution³⁰².

³⁰⁰ Pièce B-0049, p. 21.

³⁰¹ Pièce A-0042, p. 122.

³⁰² Pièce B-0011, p. 23.

[651] Il rappelle que ces principes permettent d'assurer que les coûts des ajouts soient complètement supportés par les demandeurs, plutôt que par les bénéficiaires³⁰³.

[652] Selon le Transporteur, il peut arriver que les ajouts réalisés pour répondre à une demande de service de transport résultent en une capacité qui excède les besoins du demandeur, par exemple, lorsqu'un équipement standard offre une capacité supérieure aux besoins exprimés. Il précise que la capacité excédentaire ainsi créée demeure limitée et correspond à la nature même des investissements en infrastructures de réseaux électriques.

[653] Il fait valoir également que, dans d'autres cas, les ajouts requis par le demandeur permettent de résoudre une contrainte opérationnelle pour l'ensemble des usagers par la suite.

[654] Le Transporteur soutient que les ajouts au réseau de transport principal sont au bénéfice de tous et peuvent permettre l'arrivée de nouveaux clients ou une utilisation accrue par les clients existants du réseau, sans investissements supplémentaires. Ils entraînent une baisse du tarif, toutes choses étant égales par ailleurs³⁰⁴.

[655] Selon lui, il n'y a pas d'enjeu associé au « *waiting game* » et au « *free-riding* » au Québec³⁰⁵.

[656] Interrogée sur le « *free-ridership* » invoqué par certains intervenants, l'experte du Transporteur indique qu'il peut en exister entre différents clients d'un même transporteur puisque les ajouts se font par palier et qu'il peut y avoir de la capacité excédentaire :

*« Certainly you can use free-ridership in many contexts and I think what I understand we discussed just now about multiple transmission customers requesting service and they are queued and it's possible, yes, it is possible that the first entity in the queue ends up paying for the upgrade and therefore creates an openness, creates some capacity that the second one happens to be behind and can use the excess capacity, if you would »*³⁰⁶.

³⁰³ Pièce B-0011, p. 23 et 25.

³⁰⁴ Pièce B-0011, p. 24.

³⁰⁵ Pièce B-0050, diapositive 55.

³⁰⁶ Pièce A-0040, p. 158.

[657] L'approche du partage de coûts entre bénéficiaires a été abordée en audience, essentiellement par NLH. Cette approche requiert que tous ceux qui bénéficient de l'ajout proposé au réseau contribuent au paiement de cet ajout.

[658] En ce qui a trait à la question du partage des coûts entre bénéficiaires, le Transporteur explique que de multiples discussions ont cours sur ce concept du partage des coûts. Toutefois, il n'existe pas d'approche unique à cet égard. Ceci s'explique essentiellement par la difficulté, non résolue à ce jour, d'identifier les différents bénéficiaires d'un ajout, ainsi que de déterminer et de valoriser de façon objective les éventuels bénéfices obtenus sur la totalité de la durée d'utilité de l'ajout. Cette difficulté résulte, notamment, de la diversité géographique et temporelle des bénéficiaires.

[659] Il ajoute qu'à sa connaissance, le partage des coûts entre les bénéficiaires d'un projet de renforcement du réseau de transport n'est pas une pratique courante dans d'autres juridictions.

[660] De plus, le Transporteur soutient que, bien que certains ajouts au réseau procurent des bénéfices directs ou indirects à des utilisateurs existants ou futurs autres que le client ayant déclenché l'investissement, il est raisonnable de penser que ces utilisateurs seraient enclins à contester toute mesure visant à leur faire supporter ultérieurement une part des coûts des ajouts. En effet, ces ajouts ne sont pas nécessairement requis pour satisfaire leurs besoins en service de transport ou de raccordements de centrales, d'autant plus que ces utilisateurs ne sont pas consultés lors de la décision d'inclure de tels ajouts au réseau³⁰⁷.

[661] En argumentation, le Transporteur soumet que les modalités qu'il propose sont symétriques et permettent d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et d'ainsi protéger les clients existants. Il est d'avis que toute autre méthode d'attribution des coûts entre clients, incluant celles reliées à la notion de bénéficiaires, mènerait à des difficultés conceptuelles et techniques de nature à complexifier le processus et à le rendre plus incertain pour les clients³⁰⁸.

[662] De plus, il soutient qu'une méthode d'attribution reposant sur le concept de bénéficiaires serait, à son avis, nouvelle et étrangère aux méthodes utilisées pour

³⁰⁷ Pièce B-0011, p. 24 et 25.

³⁰⁸ Pièce B-0084, p. 3, par. 20.

l'attribution des coûts pour tous les autres projets ne visant pas une solution commune optimale.

[663] En outre, le Transporteur fait valoir que le partage des coûts entre bénéficiaires aurait pour effet de favoriser, dans une solution commune, le premier client³⁰⁹.

[664] L'experte du Transporteur met d'ailleurs la Régie en garde contre le partage de coûts entre bénéficiaires, notamment pour le service de point à point :

« I guess a word of warning is that, first of all, the US has not moved away from request of pay and first come first served for point to point customers. And there's probably a good reason for that »³¹⁰.

[665] Elle précise que le partage des coûts entre bénéficiaires freine les investissements aux États-Unis :

« [...] if I can speak about the experience in the US, this cost allocation actually creates a barrier for investment [...] It's great in concept [...] we all just strive to have a cost commensurate with benefits but it has created big hurdles for transmission investments »³¹¹.

[666] La FCEI se dit préoccupée par la question de la file d'attente et par le fait que le Distributeur est toujours présumé être le premier demandeur. L'intervenante reconnaît néanmoins qu'il n'est pas simple de remplacer ce concept. Elle estime, toutefois, que le partage des coûts entre bénéficiaires devrait être exploré³¹².

[667] NLH s'oppose à la proposition du Transporteur. Son expert fait référence à l'ordonnance 1000 de la FERC qui rejette, pour les transporteurs qui ne sont pas membres d'organisations régionales de transport (RTO) entre autres, les méthodes trop simples d'allocation des coûts telles que les méthodologies ne considérant que les coûts évités d'autres projets. Il mentionne que l'ordonnance 1000 requiert une évaluation complète de

³⁰⁹ Pièce B-0084, p. 3 et 4, par. 20 à 22.

³¹⁰ Pièce A-0040, p. 161.

³¹¹ Pièce A-0040, p. 162.

³¹² Pièce A-0051, p. 45 et 46.

tous les bénéfices en lien avec les aspects de fiabilité, d'économie et de politique gouvernementale³¹³.

[668] L'expert de NLH est d'avis que l'approche de demandeur-payeur du Transporteur est inefficace et pourrait même entraîner un traitement discriminatoire :

« HQT clings to the principle that the requester should solely pay for new growth-related transmission upgrades even if other transmission users will see significant benefits. This is clearly inefficient and allows the potential for discriminatory treatment. I recommend that HQT adopt a new benefits-based cost allocation mechanism for transmission upgrades, which is already being implemented in the United States in utility OATTs, including in non-RTO regions »³¹⁴.

[669] L'expert juge également inefficace l'utilisation de la file d'attente, étant donné que certains clients peuvent retarder leur demande pour bénéficier, dans le futur, d'un projet réalisé à la demande d'un autre client :

« As regulators have identified, a waiting list approach simply encourages any individual beneficiary to defer investment in the hopes that other beneficiaries will value a project enough to fund its development. [note de bas de page omise] This evaluation approach also leaves room for potential discriminatory treatment »³¹⁵.

[670] Questionné sur un exemple de modalités applicables dans le cas d'une approche basée sur un partage de coûts selon les bénéficiaires, l'expert de NLH invite la Régie à s'inspirer de l'approche de différentes compagnies d'électricité aux États-Unis en matière d'allocation des coûts et propose certains éléments à considérer :

« [...] First, the transmission project evaluation methodology should identify transmission needs and consider various transmission projects to address these needs. The potential projects within a period should be evaluated consistently (and hence simultaneously).

³¹³ Pièce C-NLH-0018, p. 14.

³¹⁴ Pièce C-NLH-0018, p. 5.

³¹⁵ Pièce C-NLH-0018, p. 22.

Second, the evaluation of transmission benefits requires the identification of types of benefits, a reasonable method for the quantification of these benefits, and a means of evaluating which entities benefit. A method of identifying scenarios for evaluating projects will also be needed. A transmission capital “avoided cost” methodology may be a major component of transmission project benefits, but should not be the only potential source of benefits. [note de bas de page omise] Other potential benefits include improvements in reliability, changes in potential reserves and transfer capabilities, etc. [...]

Third, once there is a mechanism for quantifying potential costs and benefits, a specific allocation mechanism is needed. [...] »³¹⁶.

[671] L’expert de NLH propose ainsi d’allouer les coûts proportionnellement aux bénéfices que chaque client retire. S’il est possible de répartir le coût uniquement en fonction des MW, il suggère de le faire, mais il reconnaît que cela n’est pas toujours simple³¹⁷.

[672] Il soutient que l’évaluation des bénéfices peut se faire à l’aide d’outils et d’analyses qu’utilisent déjà les planificateurs du réseau de transport :

« [...] transmission planners, in my experience and understanding, already use these tools and [...] you just need to use that information to translate it [...] into how to make a benefits allocation between customers [...] where there are significant transmission additions »³¹⁸.

[673] Par ailleurs, l’expert de NLH indique qu’à partir du moment où les coûts des ajouts sont intégrés au tarif, il est inapproprié de demander à un client de payer à rebours une contribution pour un ajout d’équipement qui aurait été justifié antérieurement pour répondre aux besoins d’un autre utilisateur :

« [...] To the extent that I have a kind of a rolled-in tariff rate, that I’m paying for my point-to-point service, I’m effect paying a rate which recognizes the benefits of all the costs that have been kind of rolled-in. Typically, you know, because you have this kind of rolled-in system, you don’t specifically try to go back and match

³¹⁶ Pièce C-NLH-0021, p. 2 et 3.

³¹⁷ Pièce A-0048, p. 52 et 53.

³¹⁸ Pièce A-0048, p. 58.

for every past investment, which could go back a very long time, exactly what the costs are that... each individual element of all the costs that got rolled in »³¹⁹.

[674] Le Transporteur plaide que les propositions de NLH relatives à la notion de partage des coûts entre bénéficiaires et à la portée de l'ordonnance 1000 de la FERC sont erronées, inapplicables au Québec et donc non pertinentes.

[675] Outre le fait que la FERC n'a pas juridiction au Québec, il soutient que l'ordonnance 1000 porte sur l'attribution des coûts entre différentes régions regroupant différents réseaux, une réalité étrangère à la portée du présent dossier.

[676] De plus, cette ordonnance ne tient pas compte des particularités du réseau québécois, dont l'existence d'une seule région avec un seul transporteur majeur³²⁰.

[677] Par ailleurs, le Transporteur fait valoir que la notion de partage entre bénéficiaires, utilisée comme fondement à une politique d'ajouts applicable par un transporteur à ses propres clients n'est pas une méthode reconnue dans l'industrie³²¹.

[678] Enfin, le Transporteur souligne que l'expert de NLH est incapable de fournir un exemple d'un tel type de mode d'attribution de coûts ou de proposer quelque modalité concrète que ce soit³²².

[679] L'UC est d'avis que la proposition du Transporteur est injuste et devrait être rejetée.

[680] L'intervenante considère que la Politique d'ajouts devrait permettre un appariement plus précis entre les différents clients, actuels et futurs, d'un projet d'investissement. Par analogie, elle fait référence au texte des *Conditions de service d'électricité* du Distributeur en matière de prolongement de réseau, qui prévoit le remboursement d'une partie des coûts de prolongement de réseau payés par un client

³¹⁹ Pièce A-0048, p. 83.

³²⁰ Pièce B-0084, p. 6 à 12.

³²¹ Pièce B-0084, p. 13, par. 96.

³²² Pièce B-0084, p. 14, par. 102.

lorsque la ligne est utilisée par un nouveau client. L'UC produit, à cet égard, les articles 16.12 à 16.14 de la section 5 de ce texte³²³.

[681] L'intervenante se questionne sur le moyen à mettre en place pour assurer que l'ordonnancement chronologique des besoins ne soit pas instrumentalisé par les principaux clients du Transporteur, soit le Producteur et le Distributeur, pour faire supporter à l'un ou l'autre une part plus importante des investissements³²⁴.

[682] À ce sujet, le Transporteur soumet que les propos de l'UC sont sans fondement. Selon lui, le fait de présumer que les ajouts permettant de répondre à la croissance projetée connue de la charge locale seront construits, lorsqu'il étudie une demande de service de point à point, ne constitue pas un choix arbitraire. Il s'agit plutôt d'une obligation de l'appendice D des Tarifs et conditions, qui prévoit que le Transporteur doit tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de la charge locale. Conformément à ses obligations, lorsqu'il est informé annuellement de la prévision de croissance de la charge, le Transporteur donne priorité aux besoins de la charge locale dans la séquence des demandes³²⁵.

Opinion de la Régie

[683] Dans sa décision D-2014-117, la Régie renvoie au paragraphe suivant de sa décision D-2014-045 Motifs :

« [96] La Régie constate également que les renforcements à autoriser au réseau Matapédia et au réseau principal pourront servir à des utilisateurs autres que le Distributeur [note de bas de page omise] sans qu'ils ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Cette situation découle de l'utilisation d'une file d'attente pour le traitement des demandes de services de transport de long terme. Ce processus met la priorité sur l'accès non discriminatoire, mais s'éloigne du principe d'utilisateur-payeur. Cette préoccupation pourrait être examinée dans le cadre de l'examen de la politique d'ajouts »³²⁶.

³²³ Pièce C-UC-0008, p. 10 et 22.

³²⁴ Pièce C-UC-0008, p. 10 et 11.

³²⁵ Pièce B-0084, p. 14, par. 108 et p. 15, par. 115 et 116.

³²⁶ Décision D-2014-045 Motifs, p. 23 et 24.

[684] La Régie constate que, pour des raisons d'efficacité et de rentabilité, le Transporteur, dans sa planification, recherche des solutions globales permettant de répondre à plusieurs demandes concomitantes de croissance de besoins en service de transport. Elle est satisfaite de cette pratique qui ne peut qu'être bénéfique à l'ensemble de la clientèle du Transporteur.

[685] La Régie retient que la proposition du Transporteur consiste d'abord à identifier les solutions optimales permettant de satisfaire individuellement les besoins de chacun des demandeurs, dans l'ordre dans lequel leurs besoins font l'objet de demandes. Dans un second temps, il détermine le coût de la solution commune optimale, puis attribue aux demandeurs, selon l'ordonnancement chronologique de leurs besoins, les coûts de la solution technique globale retenue, jusqu'à concurrence du montant de leur propre solution élaborée initialement (solution individuelle).

[686] En ce qui a trait à l'approche selon les bénéficiaires, la Régie est d'avis qu'elle permettrait d'éviter que le coût total d'un investissement répondant aux besoins de plus d'un utilisateur soit payé en tout ou en majeure partie par le déclencheur initial de l'ajout selon la solution technique globale. Cette méthode répondrait davantage au principe de l'utilisateur-payeur.

[687] De plus, quant aux effets invoqués d'opportunisme de la file d'attente, la Régie retient que cet opportunisme consiste à attendre qu'une capacité excédentaire soit créée en raison d'un ajout induit par une demande précédente, de façon à provoquer une réduction des ajouts au réseau de transport qui auraient été requis autrement. Cet opportunisme aurait comme conséquence de freiner les investissements dans le réseau.

[688] Eu égard aux investissements des dernières années durant lesquelles la règle de la file d'attente s'appliquait et compte tenu des demandes qui sont déposées sur le site OASIS³²⁷, la Régie ne peut que constater que la préoccupation de sous-investissement au Québec n'est pas fondée.

[689] Par ailleurs, la Régie s'interroge sur les modalités d'application de l'approche de partage des coûts selon les bénéficiaires et les résultats qui peuvent en découler. Elle constate qu'aucune méthodologie concrète pour son application dans le contexte québécois n'a été proposée.

³²⁷ *Open Access Same-Time Information System.*

[690] Au surplus, la Régie retient des propos du Transporteur que cette nouvelle approche, en autant qu'elle puisse être applicable au Québec, nécessiterait des modifications importantes à son processus de planification.

[691] Quant à l'approche basée sur un remboursement d'une partie des coûts payés par un client lorsque l'ajout est utilisé par un nouvel utilisateur, la Régie est d'avis qu'elle est difficilement transposable au Transporteur, dans la mesure où il est difficile d'identifier les bénéficiaires présents et futurs et de quantifier les bénéfices, lorsqu'il s'agit du réseau de transport. Elle constate que pour cette approche, également, aucune méthodologie concrète d'application dans le contexte du Transporteur n'a été proposée.

[692] Au demeurant, la Régie constate que l'utilisation d'une file d'attente aux fins de la satisfaction des principes de non-discrimination et de causalité des coûts demeure la pratique usuelle pour gérer les demandes des clients menant à des ajouts au réseau.

[693] En ce qui a trait au positionnement chronologique des demandes d'ajout pour les besoins de la charge autre que celle d'un client du Distributeur raccordé directement au réseau de transport, la Régie retient que l'expression de ces besoins est consignée à l'avance via les prévisions de la demande, soumises au Transporteur par le Distributeur. Elle estime ainsi qu'il est justifié de les ordonnancer conséquemment dans la séquence des demandes.

[694] Toutefois, la Régie se questionne sur les implications de la période considérée, en lien avec la concomitance mentionnée dans l'approche du Transporteur, notamment dans le cas de projets visés par le service d'alimentation de la charge locale. Dans sa plaidoirie, le Transporteur mentionne, à cet égard :

« 113. Par conséquent, le Transporteur est avisé des prévisions de la croissance projetée des besoins de la charge locale à l'avance. Il évalue les besoins sur un horizon de 5 à 7 ans et détermine une fenêtre d'intervention possible pour être en mesure de répondre en temps utile à la matérialisation des besoins de croissance de la charge locale [note de bas de page omise] »³²⁸.

³²⁸ Pièce B-0084, p. 15.

[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.

[698] Tenant compte de ce qui précède, la Régie accueille, avec les nuances énoncées dans la présente section, la proposition du Transporteur quant à l'attribution des coûts entre différents clients dans la catégorie « Croissance ».

11. MODE DE CALCUL DE L'IMPACT TARIFAIRE

[699] Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³²⁹ prévoit, pour une demande d'autorisation d'investissement déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, les prescriptions suivantes :

- dans le cadre d'un dossier annuel des projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, la demande est faite par catégorie d'investissements et doit comporter, notamment, l'impact sur les tarifs;
- dans chaque projet d'investissement de plus de 25 M\$, la demande d'autorisation doit notamment être accompagnée de l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité.

³²⁹ RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

[700] Dans le cadre des demandes tarifaires, le Transporteur présente l'impact tarifaire calculé selon la même méthode que celle utilisée dans le cadre des demandes pour les projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Les résultats sont donc identiques.

[701] Dans sa décision D-2012-059, la Régie constatait une hausse de 5 % sur l'horizon 2011-2021 pour l'ensemble des mises en service reliées aux projets inscrits dans la catégorie d'investissements générant des revenus additionnels. La Régie se questionnait sur le niveau de cette hausse, considérant que, généralement, l'impact tarifaire des projets d'investissements présentés sous l'article 73 de la Loi est relativement faible.

[702] Dans cette même décision, la Régie demandait au Transporteur de déposer, dans le cadre du dossier portant sur la Politique d'ajouts, une proposition afin d'améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les demandes de projets d'investissements et celui déposé dans les demandes tarifaires³³⁰.

[703] Dans le présent dossier, le Transporteur présente les motifs expliquant les différences dans les modes de calcul de l'impact tarifaire.

[704] Le Transporteur explique que, dans le cadre d'un projet d'investissement relié à la croissance, la démonstration assurant la neutralité tarifaire est faite lors de la demande d'autorisation du projet, conformément au cadre réglementaire. Le calcul qui y est présenté traduit l'impact tarifaire du projet, toutes choses étant égales par ailleurs.

[705] Dans le cadre des demandes tarifaires, ce sont plutôt les mouvements ponctuels du coût unitaire de transport associé à l'ensemble des investissements, incluant l'impact tarifaire des mises en service prévues de tous les projets d'investissement en croissance de la clientèle, qui sont présentés³³¹.

[706] Ainsi, l'impact tarifaire présenté dans le dossier tarifaire ne fait pas d'appariement entre les coûts des projets et les revenus qu'ils procurent, mais illustre plutôt une tendance en fonction des données disponibles à ce moment.

³³⁰ Décision D-2012-059, p. 87 et 88, par. 371 et 373.

³³¹ Pièce B-0016, p. 30.

[707] Ainsi, les données prises en considération pour calculer cet impact tarifaire sont, notamment, basées sur les revenus estimés qui peuvent provenir de conventions de service existantes qui procurent des revenus sur de longues périodes, alors que les coûts des projets d'investissements sont à venir. Lorsque ces investissements se matérialisent ultérieurement, ils peuvent avoir un effet à la hausse sur le tarif de transport, alors que des engagements suffisants ont été pris pour couvrir le coût de ces investissements.

[708] Le Transporteur énumère aussi les contraintes associées à la présentation, dans le dossier tarifaire, d'un impact tarifaire illustrant la neutralité tarifaire³³².

[709] Il mentionne que certains projets du Distributeur peuvent être reportés ou abandonnés. Aussi, les coûts des projets futurs du Distributeur au-delà d'un horizon de trois ans ne sont pas soumis à l'application de l'allocation maximale, afin d'en établir la contribution. Il peut ainsi y avoir surévaluation de la valeur des mises en service intégrées à la base de tarification, puisque leur valeur n'est pas limitée au montant de l'allocation maximale pour les mises en service au-delà de la période de trois ans.

[710] Enfin, dans le cadre du dossier tarifaire, la simulation des mouvements ponctuels du coût unitaire de transport est présentée sur 10 ans, mais la croissance liée à ces projets s'échelonne sur 20 ans, en plus de se matérialiser graduellement.

[711] Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il n'y a pas lieu de modifier les modes de calcul de l'impact tarifaire présentés dans les projets d'investissements à la marge et dans les demandes tarifaires, compte tenu, notamment, du cadre réglementaire propre à chacune de ces demandes. Le Transporteur propose plutôt de libeller l'impact tarifaire déposé dans les demandes tarifaires de la façon suivante : « *effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport* ».

[712] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur au sujet de la non-concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les demandes de projets d'investissements et celui déposé dans les demandes tarifaires. Cependant, la préoccupation de la Régie à l'origine de cette demande demeure. En effet, une hausse tarifaire peut être constatée pour les investissements générant des revenus additionnels.

³³² Pièce B-0016, p. 29 à 31.

[713] Cette problématique a été aussi abordée dans le dossier R-3817-2012³³³. Dans le cadre de ce dossier, la preuve montrait que l'impact tarifaire présenté dans le cadre des projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire³³⁴. Dans sa décision D-2013-049, la Régie demandait certains compléments d'information pour bonifier l'information déposée au soutien de la demande et de l'impact tarifaire³³⁵.

[714] La Régie encourage le Transporteur à poursuivre sa réflexion afin d'améliorer la présentation de l'impact tarifaire dans le cadre de ces dossiers. Ainsi, elle l'invite à soumettre toute autre suggestion en vue de bonifier les informations liées à l'impact tarifaire soumis dans les demandes d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

[715] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur relative à la Politique d'ajouts au réseau de transport selon les termes et conditions énoncés dans la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de soumettre à la Régie, **au plus tard le 26 février, à 12 h**, aux fins de la phase 2 du présent dossier, une proposition de texte refondu des versions française et anglaise des Tarifs et conditions reflétant l'ensemble des décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, y incluant les propositions qui s'appliquent à la clientèle de la Partie III des Tarifs et conditions;

³³³ Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

³³⁴ Décision D-2013-049, par. 78.

³³⁵ Soit un tableau présentant les montants de mises en service prévus pour l'alimentation de la charge locale, en lien avec les investissements faisant l'objet de la demande, ainsi qu'un tableau présentant l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année en cours.

ORDONNE au Transporteur de déposer, dans le cadre du dossier tarifaire 2017, le calcul de la contribution additionnelle du Distributeur, selon les méthodologies retenues par la Régie aux Sections 5.1 et 9 de la présente décision, pour les projets ayant fait l'objet de réserves dans les décisions D-2011-166, D-2012-059, D-2014-045 Motifs et D-2015-119;

ABROGE l'option i) de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions avec effet à compter de la date de publication de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de déposer **au plus tard le 26 février 2016, à 12 h**, une proposition de format de suivi des engagements conforme aux dispositions de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur, lors d'une demande d'autorisation à la Régie pour la réfection ou le remplacement d'un poste de départ d'une centrale existante, de justifier tout investissement dont le coût dépasserait le montant de la contribution maximale pour les postes de départ prévue à la section B de l'appendice J, déterminé sur la base de la puissance de la centrale existante;

ORDONNE au Transporteur d'informer la Régie 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;

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

FIXE à 19 % le taux utilisé pour l'estimation des frais d'exploitation et d'entretien aux fins de l'établissement du montant de l'allocation maximale à compter du 1^{er} janvier 2016;

ORDONNE au Transporteur de tenir compte de la présente décision relative au taux d'entretien et d'exploitation lorsqu'il mettra à jour le montant de l'allocation maximale à la suite de la décision sur le fond rendue dans le cadre du dossier tarifaire 2016;

ORDONNE au Transporteur d'appliquer les nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution lors de la soumission de tout prochain dossier d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi;

ORDONNE au Transporteur d'inclure, à son agrégation annuelle charge-ressources, toute mise en service partielle, en précisant la capacité en MW et les coûts associés;

ORDONNE au Transporteur de réviser son calcul de la contribution additionnelle du Distributeur découlant de l'agrégation charge-ressources déposée à l'annexe 1 de la pièce B-0016, en y appliquant, notamment, la méthodologie retenue dans la présente décision, aux fins de la détermination du paiement, le cas échéant, des contributions liées aux projets au sujet desquels la Régie a réservé sa décision;

ORDONNE au Transporteur de commenter, dans le cadre du rapport annuel de l'année de la mise en service finale d'un projet, les différences observées dans les pourcentages issus du partage des coûts entre les catégories d'investissement, entre le moment du dépôt du dossier d'investissement sous l'article 73 de la Loi et le moment de sa mise en service;

ORDONNE au Transporteur d'inclure, **au plus tard le 26 février 2016, à 12 h**, dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, une preuve ayant trait à la contribution du Distributeur lors de l'attribution des coûts d'un projet d'investissement entre différents clients de la catégorie « Croissance » lors de devancements de projets de la charge locale;

RÉSERVE sa décision sur la procédure de traitement de la phase 2 du présent dossier;

ORDONNE au Transporteur de publier, sur son site OASIS, un avis informant l'ensemble de ses clients des modifications en vigueur et à venir au texte des Tarifs et conditions découlant de la présente décision et que celle-ci peut être consultée sur le site internet de la Régie à l'adresse <http://www.regie-energie.qc.ca>;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Lise Duquette
Régisseur

Louise Pelletier
Régisseur

Laurent Pilotto
Régisseur

Représentants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée par Me Jean-Sébastien Daoust;

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

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par Me Paule Hamelin;

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

Hydro-Québec représentée par Me Éric Dunberry;

Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par Me André Turmel;

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

ANNEXE 1

Annexe 1 (8 pages)

L. D. _____

L. Pel _____

L. Pil. _____



Demande R-3904-2014

Description synthétique des investissements et de leurs objectifs

*Demande R-3904-2014*

Table des matières

1	Description synthétique des investissements et de leurs objectifs.....	5
1.1	Investissements ne générant pas de revenus additionnels.....	5
1.2	Investissements générant des revenus additionnels	8

1 Description synthétique des investissements et de leurs objectifs

1 Qu'il s'agisse des investissements relatifs aux actifs du réseau de transport d'électricité ou
2 de ceux du réseau de transport de télécommunications, les investissements du
3 Transporteur sont classifiés en fonction de l'objectif de l'investissement qui doit être réalisé.
4 Ils sont ainsi répartis selon qu'ils visent le maintien des actifs, le maintien et l'amélioration de
5 la qualité du service, le respect des exigences ou qu'ils soient effectués pour répondre à la
6 croissance des besoins de la clientèle. Les investissements visant les trois premiers
7 objectifs ne génèrent pas de revenus additionnels à la différence des investissements
8 effectués pour répondre à la croissance de la demande mais, à l'instar de ces derniers, ils
9 sont essentiels pour assurer la poursuite normale des activités.

10 Le Transporteur décrit en détail dans les sections qui suivent les investissements et leurs
11 objectifs en abordant successivement les investissements ne générant pas de revenus
12 additionnels et ceux qui en génèrent.

1.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

13 *Maintien des actifs*

14 Les investissements destinés au Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité ou
15 du réseau de transport de télécommunications sont directement associés au cycle de vie
16 des équipements et des installations. Ils sont déterminés par l'âge et l'état des actifs, ainsi
17 que par leur capacité technique à répondre aux besoins du réseau de transport d'électricité
18 ou de télécommunications. Ils visent à assurer le maintien de la capacité de service offerte
19 par le Transporteur à sa clientèle tout en mettant à profit les plus récents progrès
20 techniques et technologiques disponibles et utiles.

21 Sommairement, les activités d'investissements en Maintien des actifs incluent des projets
22 tels que :

- 23 • remplacements d'équipements ;
- 24 • remises à neuf d'équipements ;
- 25 • réfection majeure d'installations ;
- 26 • reconstruction de postes ;
- 27 • activités reliées aux équipements de soutien et aux bâtiments du Transporteur.

28 À l'exception des remplacements découlant de bris ou de déficiences majeures, les
29 investissements en Maintien des actifs font l'objet d'une planification d'interventions
30 découlant du diagnostic de l'état des équipements. De cette planification découle la
31 nécessité d'entreprendre la réalisation de projets spécifiques ou de plans d'interventions
32 visant les actifs visés par les portefeuilles d'investissement, répartis sur plusieurs années

- 1 selon un ordre de priorité qui respecte la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la
2 « Stratégie »).
- 3 Plus particulièrement, les investissements en Maintien des actifs sont rendus nécessaires
4 pour les actifs ayant atteint ou dépassé leur durée d'utilité ou pour ceux dont la performance
5 ne répond pas ou plus aux normes d'exploitation ou qui se dégradent rapidement, les
6 rendant difficilement exploitables. En effet, il arrive que l'on doive remplacer des
7 équipements dont les écarts de performance ne se traduisent pas nécessairement par des
8 bris ou des défauts majeurs, mais génèrent des restrictions qui complexifient
9 l'exploitation du réseau et la durée des interventions, au risque de nécessiter des coûts
10 d'exploitation plus élevés.
- 11 Outre les remplacements ou la reconstruction, la réhabilitation d'équipements ou la réfection
12 majeure d'installations sont parfois les alternatives optimales qui s'offrent au Transporteur
13 pour assurer la pérennité de ses équipements. Ces travaux doivent respecter les critères de
14 capitalisation en conformité avec les encadrements et les règles en vigueur à
15 Hydro-Québec et les principes comptables généralement reconnus. Les travaux de
16 réhabilitation effectués redonnent notamment à l'actif existant au moins 50 % de sa durée
17 d'utilité et pourront même, dans le cas des remises à neuf, remettre l'actif à l'état neuf en lui
18 redonnant sa durée d'utilité originale.
- 19 Les éléments déclencheurs de projets d'investissement en Maintien des actifs proviennent
20 essentiellement de la démarche visant l'état diagnostiqué des équipements, du respect de la
21 Stratégie ou d'avis de maintenance, s'il y a lieu. Les investissements ainsi planifiés et
22 ensuite réalisés en Maintien des actifs assurent donc le renouvellement nécessaire des
23 installations et des équipements afin d'assurer la pérennité du réseau de transport
24 d'électricité ou de télécommunications.
- 25 **Maintien et amélioration de la qualité du service**
- 26 Les projets classés en Maintien et amélioration de la qualité du service ne sont pas
27 associés au cycle de vie des équipements et des installations et sont requis
28 indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ils sont destinés à la satisfaction de
29 la clientèle, au maintien ou au rehaussement de la qualité du service rendu par le
30 Transporteur à l'égard de la demande existante et ils se traduisent par une mesure de
31 performance afférente accrue.
- 32 Essentiellement, ces projets représentent les solutions optimales retenues pour répondre à
33 des problématiques de performance qui touchent notamment le comportement du réseau de
34 transport, la continuité du service, la fiabilité des équipements ou la qualité de l'onde.
- 35 Sommairement, les activités d'investissements en Maintien et amélioration de la qualité du
36 service incluent des projets tels que :

- 1 • projet de maintien et d'amélioration de la fiabilité des réseaux de transport
- 2 d'électricité et de télécommunications ;
- 3 • projet de maintien et d'amélioration de la qualité de l'onde ;
- 4 • projet de maintien et d'amélioration du rendement d'un équipement ;
- 5 • projet visant à se prémunir contre les événements climatiques extrêmes.

6 Les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service incluent aussi les
 7 projets en recherche et développement (R&D) réalisés en vue d'explorer ou d'innover en
 8 matière de technologies existantes, afin d'optimiser des actions de maintenance, de
 9 comportement, de conception, de fabrication ou de construction du réseau de transport
 10 d'électricité ou de télécommunications. Ils incluent également les additions et modifications
 11 requises pour, par la suite, appliquer ou implanter, sur les actifs existants, les nouveaux
 12 critères de conception, d'exploitation et d'entretien des équipements de transport.

13 **Respect des exigences**

14 Les investissements en Respect des exigences ne sont pas associés au cycle de vie des
 15 équipements et des installations et sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de
 16 l'actif existant. Ils visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements
 17 contractuels que le Transporteur est tenu de respecter et aux encadrements et normes
 18 internes notamment dans les domaines d'activités suivants :

- 19 • activités reliées au rôle social du Transporteur ou présentant des bénéfices
- 20 intangibles pour lui ;
- 21 • activités pour se conformer à des orientations que se donne l'entreprise notamment
- 22 en matière d'environnement et de sécurité du public ;
- 23 • activités effectuées par le Transporteur pour se conformer à des contraintes, des
- 24 obligations ou des normes environnementales existantes ou nouvelles ;
- 25 • activités découlant d'une loi, d'un règlement ou d'un engagement contractuel
- 26 auquel le Transporteur est tenu de se conformer, notamment, afin d'éviter de
- 27 mettre en danger la sécurité publique ou la santé et la sécurité de ses employés.

28 En ce qui concerne la conformité aux engagements contractuels, le Transporteur se doit
 29 d'effectuer des travaux sur ses installations à la demande de tiers. Généralement, il s'agit de
 30 travaux minimalement requis pour les déplacements ou modifications à réaliser sur les
 31 installations du Transporteur lors de réaménagements ou constructions de voies publiques
 32 par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), par une municipalité régionale de comté,
 33 par une municipalité ou pour répondre à des demandes d'intérêts privés ou de clients. Tous
 34 ces travaux font cependant l'objet d'une contribution financière exigée des tiers, considérée
 35 distinctement du coût du projet aux fins d'approbation hiérarchique des investissements

1 requis et pour l'application du seuil à considérer aux fins des autorisations réglementaires
2 (projet supérieur ou inférieur à 25 M\$).

3 Sommaire, les activités d'investissements en Respect des exigences incluent les
4 projets tels que :

- 5 • projets visant à assurer la sécurité des installations et la protection du public ;
- 6 • projets de remplacement d'équipements non sécuritaires pour se conformer, par
7 exemple, aux exigences de la Commission de la santé et de la sécurité du travail
8 (CSST) ;
- 9 • projets d'installation de bassins de récupération d'huile ;
- 10 • projets de déplacement d'équipements de réseau initiés à la demande du MTQ en
11 vue de la construction d'une autoroute.

1.2 Investissements générant des revenus additionnels

12 Croissance des besoins de la clientèle

13 Les investissements classés en Croissance des besoins de la clientèle visent, d'une part, à
14 répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale en intervenant dans des
15 installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de
16 charge. Ces interventions sont d'une part planifiées en fonction des données concernant la
17 capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et aussi suivant les
18 prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
19 (le « Distributeur »). La grande majorité des interventions sont planifiées de concert avec le
20 Distributeur puisque ce dernier doit dans presque tous les cas effectuer conjointement des
21 interventions sur son réseau.

22 D'autre part, les travaux de raccordement, de prolongement ou de modification du réseau
23 de transport permettent d'intégrer et d'acheminer la puissance produite par une nouvelle
24 installation de production.

25 Les projets prévus en télécommunications sont, quant à eux, liés aux projets de croissance
26 du réseau de transport.

27 Sommaire, les activités d'investissement en Croissance des besoins de la clientèle
28 incluent des projets tels que :

- 29 • projets d'ajouts de transformateurs ;
- 30 • projets d'ajouts de disjoncteurs ;
- 31 • projets de construction de lignes et de postes ;
- 32 • projets d'ajouts d'équipements de compensation.

1 Les investissements en Croissance des besoins de la clientèle sont directement reliés aux
2 engagements du Transporteur de répondre aux besoins de ses clients au meilleur coût,
3 ainsi qu'à son obligation d'assurer la fiabilité du réseau de transport et ils génèrent des
4 revenus additionnels. La justification économique des projets doit donc tenir compte du coût
5 réel et complet de la solution choisie. Ainsi, dans l'analyse technique et économique des
6 scénarios envisageables, il est possible que la solution réside dans la reconstruction d'une
7 installation existante, ou l'ajout d'un équipement dans une installation par exemple. Dans
8 pareil cas, c'est le coût réel et complet de la solution retenue qui servira à l'évaluation de
9 l'impact sur les revenus requis et, dans le cas spécifique des raccordements de nouvelles
10 installations de production, au calcul de l'engagement d'achat à exiger du producteur dans
11 l'entente de raccordement, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport*
12 *d'Hydro-Québec*.

ANNEXE 2

Annexe 2 (2 pages)

L. D. _____

L. Pel _____

L. Pil. _____

Suivi des engagements

1 Le tableau suivant présente le suivi des engagements.

		Réel								Projeté	
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.0 Revenus (M\$)											
1.1 • Revenus de point à point											
Conventions pour livraison											
CORN		3,5	3,5	3,4	3,4	3,4	3,6	3,4	3,4	3,3	3,5
HIGH		17,3	17,3	16,4	16,8	17,1	17,8	17,2	17,0	16,5	17,7
CORN		4,2	7,7	7,5	7,5	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DER		4,6	4,6	2,2	2,2	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NE			1,9	4,5	4,1	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MASS						45,5	95,1	91,6	90,4	88,2	94,6
NE						45,5	95,1	91,6	90,4	88,2	94,6
ON						12,4	75,2	95,5	94,2	91,8	98,5
NB						0,0	23,8	22,9	0,0	0,0	0,0
Revenus à long terme		29,5	34,9	33,9	33,9	137,9	310,6	322,2	295,4	288,0	309,0
Revenus à court terme		80,1	82,0	108,9	136,3	87,8	22,0	5,1	16,3	16,8	18,0
Total – Revenus de point à point		109,6	116,9	142,8	170,2	225,7	332,5	327,4	311,7	304,7	327,0
1.2 • Revenus non considérés											
Revenus à long terme		29,5	29,5	26,1	26,4	26,9	21,4	20,6	20,3	19,8	18,3
Revenus à court terme		26,3	26,3								
Base minimale de revenus ¹		55,8	55,8	26,1	26,4	26,9	21,4	20,6	20,3	19,8	18,3
1.3 • Revenus pour les engagements selon l'article 12A.2 ii)²											
Centrale de Magpie											
Revenus				0,3	1,5	1,5	1,7	1,8	1,8	1,5	1,6
Engagement				0,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Total – Revenus non considérés		55,8	55,8	26,3	27,9	28,4	23,1	22,4	22,2	21,3	19,9
1.4 • Revenus pour les engagements de type Touloustouc et autres engagements											
		53,8	61,1	116,5	142,3	197,4	309,4	304,9	289,5	283,4	307,1

Source : Tableau de l'annexe 2 de la pièce B-0016, p. 45 et 46.

Tableau 5
Comparaison des formats de suivi des engagements

Rubriques du rapport annuel ¹	Réel 2012	Rubriques de l'annexe 2 ²	Réel 2012
A. Revenus (Conventions)	311,7	1.1 Revenus de point à point	311,7
A. Base minimale de revenus	20,3	1.2 Base minimale de revenus	20,3
A. Revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2i) et les sections de l'Appendice J ³	213,2	1.3 Revenus pour les engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8
A. Engagements selon l'article 12A.2 ii)	1,8	1.4 Revenus pour les engagements de type Touloustouc et autres engagements (soit la somme de 213,2 et de 76,3) ⁴	289,5
B. Engagements de type Touloustouc	76,3	2.1 Engagements de type Touloustouc	76,3

¹ Rapport annuel 2012, pièce HQT-2, Document 14.

² Pièce HQT-1, Document 1, pages 45 et 46.

³ La méthode actuelle exclut les engagements de type Touloustouc des revenus dégagant ainsi la valeur nécessaire pour couvrir les engagements de l'article 12.A2i) et ceux de l'appendice J.

⁴ La rubrique 1.4, de la méthode proposée, établit les revenus permettant de couvrir les engagements de type Touloustouc et les engagements découlant des articles 12A.2 i) et 12A.2A2 ii).

Source : Pièce B-0011, p. 27.

ANNEXE 3

Annexe 3 (2 pages)

L. D. _____

L. Pel _____

L. Pil. _____

ANNEXE 1 de la décision D-2009-071 (R-3669-2008 Phase 1)

PRÉSENTATION D'UN SUIVI ANNUEL
DES ENGAGEMENTS D'ACHAT DE TYPE TOULNUSTOUC

Pour chacun des propriétaires de centrales ayant fait l'objet d'un engagement d'achat, présenter les éléments suivants :

A. REVENUS

- Liste des revenus de point à point considérés (court terme, long terme, etc.) par promoteur ou client.
Cette liste doit présenter les revenus associés à chacune des conventions de point à point considérées;
- Établir et soustraire, lorsqu'applicable, la base minimale des revenus qui auraient été possibles sans le raccordement de la centrale Tournustouc;
- Établir et soustraire, le cas échéant, les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 i);
- Établir et soustraire les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 ii);
- Établir et soustraire, lorsqu'applicable, les revenus associés à des engagements pris par les clients en vertu de la section D de l'appendice J.

Sous-total A- Revenus disponibles pour validation des engagements de type Tournustouc.

B. ENGAGEMENTS DE TYPE TOULNUSTOUC

- Liste de tous les engagements d'achats de type Toulnostouc et valeur annuelle de chacun.

Sous-total B - Engagements annuels de type Toulnostouc à respecter.

C. SURPLUS OU DÉFICIENCE (C = A - B)

- Établir le surplus ou la déficience de revenus admissibles par rapport aux engagements de type Toulnostouc.