

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2006-25

R-3581-2005

1^{er} février 2006

PRÉSENT :

Anthony Frayne, B. Sc. (Écon.), MBA, FCA

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intéressés dont les noms apparaissent à la page suivante

Décision

Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale de la Péribonka au réseau de transport d'électricité

Intéressés :

- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).

1. INTRODUCTION

Le 11 octobre 2005, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31(5) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), afin d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs requis pour le raccordement de la centrale de la Péribonka au réseau de transport (le Projet).

Le 25 octobre 2005, la Régie indique qu'elle entend traiter la demande sur dossier. Elle tient une rencontre technique le 10 novembre 2005, à laquelle participent Alcan, l'AIEQ, le GRAME et SÉ-AQLPA.

La Régie rend une décision partielle prioritaire le 15 novembre 2005 autorisant le Transporteur à octroyer des commandes à ses fournisseurs concernant l'approvisionnement en matériel majeur².

Le 21 novembre 2005, la Régie adresse une demande de renseignements au Transporteur et fixe l'échéancier pour la suite du dossier.

L'AIEQ, le GRAME et SÉ-AQLPA, qui ont manifesté leur intérêt à participer à l'examen du dossier, produisent leurs observations les 5 et 6 décembre 2005. Le Transporteur y réplique le 13 décembre 2005.

La Régie adresse une seconde demande de renseignements au Transporteur le 16 décembre 2005. Les réponses du Transporteur sont déposées le 13 janvier 2006. Le Transporteur produit un complément de réponse le 19 janvier 2006.

La Régie se prononce dans la présente décision sur la demande d'autorisation du Transporteur relative au Projet.

2. CADRE JURIDIQUE

Suivant les termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Décision D-2005-208, dossier R-3581-2005.

Le Transporteur doit obtenir une approbation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global estimé d'un projet d'acquisition ou de construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité est égal ou supérieur à 25 M\$, conformément aux dispositions du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

3. OBJECTIFS, JUSTIFICATION ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

L'objectif du Projet consiste à intégrer au réseau de transport la puissance totale de 385 MW produite par la future centrale Péribonka, dont la mise en service est prévue pour le 1^{er} mars 2008.

Essentiellement, le Projet consiste à construire une ligne biterne à 161 kV d'environ 120 km entre le poste de départ de la centrale Péribonka et un nouveau poste de sectionnement, le poste Simard. Le Projet prévoit également la réalisation d'un bouclage d'une partie du réseau à 161 kV de la région Saguenay. Celui-ci consiste à reconstruire la ligne Chicoutimi Nord/Dubuc d'une longueur d'environ 6 km et à exécuter des travaux connexes aux postes Dubuc, Chicoutimi-Nord et Saguenay.

Le Transporteur a envisagé trois solutions pour raccorder la future centrale Péribonka :

1. L'intégration directe au réseau Saguenay à 161 kV avec bouclage du réseau existant;
2. L'intégration directe au réseau Saguenay à 161 kV avec compensation série; et
3. L'intégration à 345 kV au réseau de l'Alcan en construisant une ligne d'environ 60 km vers le nord jusqu'au poste Chute-des-Passes.

Il présente le tableau suivant qui résume les coûts de ces trois solutions⁴ :

(en M\$ 2003)	Investissements	Pertes	Frais Alcan	TOTAL
1. Intégration à 161 kV et bouclage	103	81	0	184
2. Intégration à 161 kV et compensation série	96	94	0	190
3. Intégration à 345 kV (au réseau d'Alcan)	94	61	87	242

³ (2001) 133 G.O. II, 6165.

⁴ Pièce HQT-4, document 1, page 10.

Dans leurs observations, certains intéressés ont évoqué une quatrième solution consistant à raccorder la centrale Péribonka directement à la ligne à 345 kV d'Alcan qui passe à proximité (à environ 20 km). Ils soutiennent que les investissements et les pertes pourraient être inférieurs à la solution 3 étudiée par le Transporteur et que ces solutions, utilisant le réseau d'Alcan, réduiraient les impacts environnementaux⁵.

En ce qui concerne la solution 3 ou toute autre solution intégrant la centrale via le réseau d'Alcan, le Transporteur précise le 17 novembre 2005 que, selon lui, Alcan a clairement indiqué qu'elle n'était pas intéressée pour diverses raisons. Alcan précise sa position sur le Projet dans sa lettre du 19 décembre 2005, à savoir qu'elle offre l'accès à son réseau en vertu du principe de réciprocité à toute personne qui en fait la demande, sujet aux considérations techniques, opérationnelles et financières. Alcan se dit prête à examiner avec le Transporteur cette variante de raccordement à son réseau. Malgré cette précision, le Transporteur réitère le 22 décembre 2005 que les solutions qui consistent à raccorder la centrale Péribonka directement à son réseau restent plus avantageuses. Le 23 décembre 2005, Alcan en conclut que le Transporteur ne désire pas être raccordé à son réseau.

La Régie examine le choix de la solution sur la base de la preuve déposée, notamment quant aux frais d'utilisation du réseau d'Alcan que le Transporteur a estimé à 87 M\$. Alcan n'a fait aucun commentaire à ce sujet, ni remis ce montant en question. Dans ce contexte, la Régie constate que, selon le tableau ci-dessus, la solution 1 proposée est la plus économique pour le Transporteur. De plus, une solution impliquant le réseau d'Alcan poserait effectivement des problématiques opérationnelles relatives au partage des capacités de transport disponibles. Cela pourrait créer des impacts financiers importants qui feraient en sorte que cette solution resterait la moins économique.

Cependant, il aurait été souhaitable que le Transporteur ait saisi Alcan d'une demande formelle d'utilisation de son réseau. La Régie considère que l'étude complète des solutions envisagées devrait être transmise au moment du dépôt de la requête. Dans ce cas, il aurait dû inclure une analyse conjointe des avantages et des inconvénients d'une solution qui implique un tiers. Le Transporteur, conjointement ou avec l'appui d'Alcan, aurait ainsi pu expliciter concrètement les raisons pour lesquelles les coûts et les contraintes opérationnelles imposaient le rejet de cette solution. En outre, le tarif de transport qui aurait pu être exigé par Alcan pour transiter sur son réseau n'a pas fait l'objet d'une discussion spécifique pour le raccordement de la centrale Péribonka.

⁵ Observations de SÉ-AQLPA, 6 décembre 2005, pages 2 et 3; observations du GRAME, 6 décembre 2005, page 3.

En somme, la Régie accepte la solution retenue par le Transporteur, soit une intégration directe à son réseau à 161 kV avec bouclage. Le Projet est justifié car la centrale Péribonka doit être raccordée au réseau de transport et, sur la base de la preuve déposée, l'option proposée est la solution la plus économique.

4. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

Les coûts associés au Projet sont résumés dans le tableau ci-dessous⁶ :

(en M\$)	Lignes		Postes					TOTAL
	Péribonka/ Simard	Chicoutimi- Nord/Dubuc	Péribonka	Simard	Saguenay	Dubuc	Chicoutimi- Nord	
Coûts du Transporteur	101,4	13,2	28,8	19,5	4,2	1,8	1,9	170,8
Coûts du Producteur			13,7					
Projet global	101,4	13,2	42,5	19,5	4,2	1,8	1,9	184,5
Moins Excédent payé par le Producteur			- 10,7					
COÛT NET du projet pour le Transporteur	101,4	13,2	31,8	19,5	4,2	1,8	1,9	173,8

Les coûts totaux ci-dessus incluent une provision pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et à toute imprécision reliée à l'estimation d'avant-projet. Le montant de cette provision est de 14,3 M\$, soit 9,4 % des coûts totaux sans les frais financiers et les autres coûts directs, soit 152,7 M\$.

La Régie s'interroge sur le niveau élevé des coûts pour le Projet, en particulier en comparaison avec d'autres projets récents du Transporteur. Elle note aussi une augmentation significative des coûts entre les estimations préliminaires ou lors des études d'impacts et l'estimation de l'avant-projet. Elle précise ci-après certaines de ses préoccupations à cet égard.

⁶ Extraits de la pièce HQT-6, document 1, pages 7 et 8.

4.1 COÛTS DES LIGNES DE TRANSPORT

La ligne biterne à 161 kV, comportant un conducteur par phase de 1033 MCM, qui relie le poste de transformation de la centrale Péribonka au futur poste Simard a, selon le Transporteur, un coût unitaire de 798 000 \$/km. Ce coût unitaire est presque aussi élevé que ceux des lignes de raccordement des centrales de Toulouste et de Eastmain 1/Némiscou qui sont d'environ 850 000 \$/km, pour des lignes bitermes à 315 kV, comportant des conducteurs de 1354 MCM (un par phase dans le premier cas et deux par phase dans le second cas)⁷.

Le Transporteur explique que, pour comparer ce coût unitaire à celui d'autres projets, il faudrait apporter certaines corrections, principalement pour l'inflation. Selon lui, ce coût unitaire serait alors d'environ 723 000 \$/km. Malgré les raisons fournies par le Transporteur⁸ et tenant compte des caractéristiques techniques de cette ligne à 161 kV, la Régie reste préoccupée par le niveau élevé de son coût et note qu'il a aussi sensiblement augmenté entre l'étude d'impact et l'avant-projet⁹.

D'autre part, le coût unitaire du tronçon de ligne d'environ 6 km entre les postes Dubuc et Chicoutimi-Nord s'élève à plus de 2 M\$/km. L'estimation des coûts de ce tronçon est passée de 7,3 M\$ à 13,2 M\$ entre l'étude d'impact et l'avant-projet. Malgré les explications du Transporteur pour justifier cette augmentation¹⁰, la Régie estime cette hausse des coûts inquiétante.

4.2 COÛTS DU POSTE DE TRANSFORMATION À LA CENTRALE PÉRIBONKA

Trois variantes ont été analysées pour la conception du poste de départ de la centrale Péribonka. Le détail des coûts de ces variantes, déposé à la suite d'une demande de renseignements, est du niveau d'une étude préliminaire.

- Variante 1 - les transformateurs situés en surface de la centrale : 37,6 M\$.
- Variante 2 - les transformateurs situés en caverne : 34,4 M\$.
- Variante 3 - poste complet isolé au SF6 situé en caverne : 40,1 M\$.

⁷ Pièce HQT-13, document 1, pages 15 à 17.

⁸ Pièce HQT-13, document 2, pages 9 à 11.

⁹ Pièce HQT-13, document 1, page 5.

¹⁰ Pièce HQT-13, document 2, pages 3 à 8.

Ces coûts montrent que la variante 2 est la plus économique globalement. Les transformateurs sont situés en galerie, ce qui permet d'éviter le prolongement des barres blindées jusqu'à la surface et l'excavation de trois puits verticaux pour ces barres. Un seul puit sera creusé pour acheminer les câbles à 161 kV jusqu'à la surface. Cette variante permet de diminuer les coûts pour le Producteur, ceux du Transporteur étant limités par la valeur de sa contribution maximale prévue aux *Tarifs et conditions de service de transport*, qui est actuellement de 31,8 M\$ pour ce poste.

Par la suite, au niveau de l'étude d'avant-projet, le coût total du poste de départ de la centrale Péribonka pour la variante retenue est maintenant estimé à 42,5 M\$. Ce montant inclut 28,8 M\$ assumés directement par le Transporteur pour les travaux en surface et l'achat d'appareillage comme les transformateurs. Le reste, soit 13,7 M\$, représente les coûts encourus par le Producteur pour les travaux de modifications dans la centrale ou en galerie afin d'installer les équipements du Transporteur, en particulier les transformateurs de puissance et d'autres équipements du Transporteur dans le bâtiment de service de la centrale.

Pour l'estimation des travaux du Transporteur pour la portion du poste en surface (28,8 M\$), la Régie observe un écart significatif à la hausse entre l'estimation de l'étude préliminaire et celle de l'étude d'avant-projet pour plusieurs composantes du Projet. Par exemple, la construction du bâtiment de service en surface est estimée à 1,6 M\$ à l'étape de l'avant-projet¹¹ alors que le coût estimé selon l'étude préliminaire est de 780 000 \$¹². La même observation peut être faite pour les travaux de terrassement et de remblais dont les coûts ont plus que doublé.

Malgré les informations et explications fournies après sa seconde demande de renseignements, la Régie juge les coûts du poste élevés. Pour les projets à venir, lorsque le Transporteur présentera dans sa preuve les résultats d'une comparaison de variantes ou de solutions qu'il a examinées¹³, la Régie lui demande de déposer avec sa requête les études supportant ces évaluations. Le choix d'une variante ou d'une solution doit en effet être justifié et, au départ, cette justification doit être complète pour une meilleure efficacité réglementaire.

¹¹ Pièce HQT-13, document 2.1, page 5.

¹² Pièce HQT-13, document 1.4.

¹³ Pièce HQT-5, document 1, pages 7 et 8, pour les variantes concernant le poste de transformation à la centrale; pièce HQT-4, document 1, page 10, tableau 1, pour les solutions envisagées.

4.3 CONCLUSION SUR LES COÛTS DU PROJET

La Régie considère que les coûts estimés au niveau de l'avant-projet sont élevés. Elle est particulièrement préoccupée par l'augmentation de 149,4 M\$ à 184,5 M\$ (en dollars de réalisation) constatée entre l'estimation de l'étude d'impact et celle de l'avant-projet effectuée deux ans plus tard. Le Transporteur affirme que le degré de précision obtenu lors d'une étude préliminaire est de plus ou moins 30-40 % et considère qu'il s'agit là de marges usuelles¹⁴. La Régie croît plutôt qu'avec l'expérience du personnel de Hydro-Québec Équipement et de celui du Transporteur, les estimations de coûts directs pour l'approvisionnement et la construction devraient être plus précises au niveau de l'étude d'impact. Dans le présent Projet, le choix des variantes du poste de la centrale Péribonka s'est effectué sur la base d'un écart de moins de 10 % entre les variantes 1 et 2¹⁵. En conséquence, cet écart ne pouvait pas être considéré significatif pour une prise de décision sur la base de cette étude préliminaire.

La Régie demande au Transporteur de déposer, en suivi annuel, du Projet l'avancement des coûts réels en comparaison avec l'estimation budgétaire de l'avant-projet ainsi que le suivi de l'échéancier. Dans le cas de ce Projet, la Régie demande un suivi des coûts d'approvisionnement et de construction selon le niveau de détail fourni à la pièce HQT-13, document 2.1, pages 4 et 5.

D'autre part, comme pour les autres projets, la Régie demande au Transporteur de justifier, lors de sa demande d'inclusion des coûts du Projet dans sa base tarifaire, les coûts réels complets, de fournir les explications des écarts majeurs et de déposer le détail des coûts de la division Hydro-Québec Équipement et du taux de majoration sur salaires.

La demande d'autorisation du Transporteur de 184,5 M\$ inclut le total des coûts du Producteur de 13,7 M\$, faisant abstraction du montant remboursable par le Producteur. Le coût net du Projet à inscrire à la base de tarification est de 173,8 M\$. La Régie autorise le Projet avec son budget actuel. Cependant, la Régie demande au Transporteur de justifier, lors de sa demande d'inclusion des coûts du Projet dans sa base tarifaire, l'utilisation de sa provision de 14,3 M\$, le cas échéant. Elle encourage le Transporteur à contrôler ses coûts de façon serrée afin qu'ils se maintiennent nettement à l'intérieur du budget soumis.

¹⁴ Pièce HQT-13, document 1, page 5.

¹⁵ Pièce HQT-13, document 1.4.

5. COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre d'établir un compte de frais reportés, pour inclusion éventuelle dans sa base tarifaire, afin d'y inscrire les coûts supplémentaires encourus par le Producteur pour l'aménagement souterrain d'une partie du poste élévateur de la centrale Péribonka. Il demande dans sa requête de reconnaître l'inscription à ce compte de frais reportés d'un montant de 13,7 M\$, correspondant aux coûts supplémentaires remboursables au Producteur. Le Transporteur précise que ces coûts ne pourraient pas, selon les principes comptables généralement reconnus, être comptabilisés comme immobilisations du Transporteur.

La Régie comprend que l'aménagement souterrain d'une partie du poste élévateur de la centrale Péribonka (variante 2) correspond à la variante qui est globalement la plus économique pour le Transporteur et le Producteur. Par ailleurs, cette solution présente les caractéristiques suivantes :

- le choix de la variante 2 (28,8 M\$) se traduit pour le Transporteur par une économie de 5,1 M\$¹⁶ par rapport au coût de la variante 1 (33,9 M\$)¹⁷;
- le Producteur, par contre, doit encourir des coûts de 13,7 M\$ pour l'aménagement souterrain qu'il n'aurait pas eu à encourir si la variante 1 avait été retenue; ce sont ces coûts qui font l'objet de la demande du compte de frais reportés.

Sur la base des estimations actuelles des coûts et compte tenu de la contribution maximale actuelle du Transporteur au poste de départ, le montant à inscrire au compte de frais reportés serait de 3,0 M\$, soit la différence entre la contribution maximale de 31,8 M\$ et le coût des travaux effectués par le Transporteur de 28,8 M\$.

Ces estimations pourraient varier et un calcul final est prévu à la mise en exploitation des installations concernées. À cet égard, la Régie établit le principe que le Transporteur, dans la mise en œuvre de la solution la plus économique pour les deux parties, ne peut encourir des coûts supplémentaires supérieurs aux économies que cette solution lui fait réaliser. Ainsi, le choix d'une solution globalement plus économique ne devrait pas avoir comme conséquence que le coût pour le Transporteur dépasse celui de la solution la moins chère pour lui sur une base indépendante. Par conséquent, la Régie considère que le compte de frais reportés ne devra pas excéder 5,1 M\$, ce qui correspond aux économies anticipées.

¹⁶ Pièce HQT-13, document 2, page 15, tableau 1.

¹⁷ Pièce HQT-13, document 2, page 15, tableau 1.

La Régie accepte donc la création d'un compte de frais reportés afin d'y inscrire les coûts supplémentaires encourus par le Producteur pour l'aménagement du poste élévateur à la centrale de Péribonka, sous réserve des deux conditions suivantes :

- les coûts inscrits au compte de frais reportés n'auront pas pour effet de faire excéder la contribution maximale du Transporteur au poste de départ, qui s'établit actuellement à 31,8 M\$;
- les coûts inscrits au compte de frais reportés ne devrait pas excéder 5,1 M\$, soit les économies réalisées par le Transporteur à la suite du choix de la variante 2 (28,8 M\$) plutôt que de la variante 1 (33,9 M\$).

Le montant final du compte de frais reportés sera établi à la mise en exploitation des installations concernées, en prenant en compte les coûts supplémentaires réels encourus par le Producteur, les coûts réels du poste de départ et la contribution maximale du Transporteur prévue aux *Tarifs et conditions du service de transport*, mais sans excéder 5,1 M\$.

6. FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT SUR LES TARIFS

En ce qui a trait à la faisabilité économique du projet, le Transporteur avance qu'elle est dans l'ensemble assurée par le fait que des besoins additionnels en transport proviendront du raccordement de la nouvelle centrale. Les coûts du Projet seraient alors récupérés à même les revenus requis du Transporteur et les tarifs de transport en vigueur. Or, selon la Régie, la centrale Péribonka n'a pas été désignée par le Producteur dans le cadre d'un appel d'offres du Distributeur. On ne peut donc présumer à ce jour qu'elle servira à l'alimentation de la charge locale.

Dans le présent dossier, la faisabilité économique du projet ne peut être assurée que par la conclusion et la mise en application d'une garantie financière devant procurer au Transporteur les revenus requis pour couvrir les coûts engendrés par l'investissement total dans le Projet.

Somme toute, afin d'assurer la faisabilité économique du Projet, ou, en d'autres mots, la rentabilité financière du Projet, un niveau « critique » de revenus additionnels doit être garanti par l'engagement contractuel entre le Transporteur et le Producteur.

La Régie considère que ce niveau « critique », déterminé par un calcul¹⁸ qui est à la base de la garantie, doit au minimum couvrir l'ensemble des coûts de raccordement assumés par le Transporteur. Le montant de la garantie à fournir est estimé à 21,1 M\$ par année pendant 20 ans. La Régie s'attend donc à retrouver, au moyen des tableaux soumis dans la preuve, la démonstration que les revenus actualisés du Projet sont supérieurs ou égaux aux coûts actualisés sur une période de temps donnée, selon un modèle d'analyse coûts-bénéfices.

À cet égard, le Transporteur a produit les tableaux 1 et 2 sur l'impact tarifaire du Projet sur 20 ans et 40 ans, à la suite des demandes de renseignements de la Régie¹⁹.

La Régie considère que la faisabilité économique du Projet est rencontrée avec une garantie annuelle de 21,1 M\$ versée sur une période de 20 ans. Cependant, la démonstration de la faisabilité économique faite par le Transporteur pourrait être améliorée.

Par exemple, les tableaux 1 et 2 utilisent une valeur de l'investissement à la mise en service (173,8 M\$) différente de celle du paramètre *C* (185,8 M\$) utilisé pour calculer le montant de la garantie. La seconde valeur aurait dû être employée dans les deux cas. De plus, le Transporteur a omis d'expliquer et d'exposer de manière explicite les hypothèses et les calculs qui ont mené aux coûts d'amortissement et de financement (colonnes 1 et 4 des tableaux). Cette omission est d'autant plus importante que le montant devant servir aux calculs d'amortissement et de financement ne peut être le même que celui qui doit être utilisé comme valeur de l'investissement à la mise en service du projet pour élaborer ces deux tableaux, à cause de la présence du montant des travaux exécutés par le Producteur (3,0 M\$).

7. ENTENTE CONTRACTUELLE AVEC LE PRODUCTEUR

Selon le Transporteur, l'entente avec le Producteur assure la neutralité tarifaire du projet. Cette entente garantit l'achat par le Producteur de services de transport point à point pendant une durée de 20 ans débutant au moment de la mise en exploitation du premier groupe de la centrale. Le montant de cette garantie d'achat, estimé à 21,1 M\$ par année, sera révisé à la mise en service de la centrale en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur.

La Régie n'est pas convaincue que la neutralité tarifaire du projet soit assurée par l'entente entre le Transporteur et le Producteur.

¹⁸ Pièce HQT-7, document 2, page 37.

¹⁹ Pièce HQT-13, document 1, pages 26 et 27; pièce HQT-13, document 2, pages 16 et 17.

Tel que mentionné précédemment, les coûts additionnels annuels découlant du raccordement de la centrale sont estimés à 21,1 M\$. Par contre, les revenus additionnels, au tarif horaire actuel, découlant du raccordement de la centrale Péribonka seraient de 18,2 M\$ annuellement sur la base du facteur d'utilisation prévu de la centrale :

« Au tarif horaire actuel de 8,33 \$/MWh, le Transporteur confirme que le coût du service de transport pour un client qui réserverait du transport pour livrer 2,26 TWh, incluant les pertes de transport, seraient de l'ordre de 18,2 M\$ annuellement. »²⁰

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

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

Le Transporteur devra présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie qui tient compte de ce qui précède. Le montant de la garantie d'achat devra être révisé à la mise en service de la centrale en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur.

²⁰ Pièce HQT-13, document 2, page 18.

8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU

Le Transporteur mentionne qu'il applique un critère selon lequel la stabilité du réseau doit être maintenue à la suite de l'application d'un défaut biphasé-terre éliminé par l'ouverture d'un circuit reliant le poste Saguenay au poste Simard sans qu'il y ait de déclenchement d'un automate de délestage de charge. Selon le Transporteur, le maintien de la stabilité de la centrale requiert une intégration de la centrale avec deux circuits, de même que des modifications au réseau régional. En effet, les résultats de la simulation montrent que le bouclage d'une partie du réseau à 161 kV de la région Saguenay est requis pour respecter ce critère²¹.

Ce bouclage est réalisé par la construction d'une ligne entre les postes Chicoutimi-Nord et Dubuc. Du point de vue de la stabilité, l'utilisation d'un seul circuit entre ces postes serait suffisante. Cependant, l'insertion d'une ligne monoterne dans cette partie du réseau impliquerait une révision des schémas unifilaires des postes Chicoutimi-Nord et Dubuc. Dans les circonstances, le Transporteur estime que la solution proposée, soit de reconstruire la ligne biterne actuelle, permet de minimiser les interventions dans ces deux postes. De plus, l'intégration d'une ligne monoterne serait plus chère si l'on considère les modifications à faire dans lesdits postes. Afin de répondre aux besoins à terme du réseau, le Transporteur estime qu'il s'agit du meilleur choix possible²².

Enfin, le Transporteur rappelle que les projets de bouclage comme celui faisant l'objet de la présente demande accroissent la fiabilité générale du réseau de transport en réduisant notamment la probabilité qu'une charge ne soit pas alimentée en cas d'indisponibilité de certains circuits. À la suite du verglas de 1998, le Comité Warren favorisait d'ailleurs la mise en place de bouclages de réseaux, lorsque possible²³.

Tous les intervenants appuient la solution technique proposée qui inclut le bouclage du réseau de transport en parallèle au raccordement de la centrale Péribonka, principalement pour des raisons de fiabilité et de simplicité²⁴.

La Régie est d'avis que la solution retenue pour l'intégration de la centrale Péribonka permet de respecter les critères de fiabilité du réseau. De plus, le bouclage du réseau Saguenay à 161 kV permet de rehausser la qualité de l'alimentation des postes connectés sur cette boucle.

²¹ Pièce HQT-4, document 1, pages 7 à 11.

²² Pièce HQT-13, document 1, page 14.

²³ Pièce HQT-13, document 1, page 12.

²⁴ Lettre de l'AIEQ, 5 décembre 2005; observations du GRAME, page 5; observations de SÉ-AQLPA, page 3.

La Régie constate que le Transporteur utilise les termes « maintien de la stabilité du réseau » et « maintien de la stabilité d'une centrale » sans que ces concepts ne soient clairement définis. Elle souhaite que ce sujet soit plus approfondi lors de l'examen du dossier de l'approbation des normes relatives aux opérations et aux exigences techniques.

9. DEMANDE DE CONFIDENTIALITÉ

Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de sa loi constitutive pour reconnaître le caractère confidentiel des schémas unifilaires et d'écoulements de puissance qui ont été déposés au dossier.

Le Transporteur explique ses motifs dans différentes lettres transmises à la Régie²⁵. Il réfère notamment aux décisions D-2005-22 et D-2005-113 dans lesquelles la Régie a accepté de traiter ces schémas confidentiellement pour chacun des dossiers R-3549-2004 et R-3561-2005. Cependant, il est important de préciser que la Régie a émis certaines réserves quant à la confidentialité de ces schémas :

« Tout comme elle lui en donnait instructions dans sa décision D-2005-22, la Régie, loin d'accepter d'emblée cet argument, réitère au Transporteur qu'il devra établir par une preuve prépondérante que le maintien confidentiel de ces schémas, dont une partie est déjà publique, permet de rencontrer l'objectif de sécurité visé. »²⁶

En l'espèce, la Régie n'a pas jugé opportun dans le présent dossier, pour des raisons d'ordre pragmatique, d'initier un débat sur la question de la confidentialité des documents visés par la demande du Transporteur. Dans ces circonstances, SÉ-AQLPA suggère à la Régie d'utiliser la même approche que celle adoptée dans les décisions D-2005-22 et D-2005-113 et de ne pas se prononcer de manière définitive à cet égard.

La Régie considère qu'effectivement un débat doit avoir lieu avant de trancher définitivement sur le caractère confidentiel des schémas unifilaires et des schémas d'écoulements de puissance. La Régie est donc disposée à accepter les demandes de traitement confidentiel du Transporteur, avec les mêmes réserves exprimées dans les décisions D-2005-22 et D-2005-113.

²⁵ Lettres du Transporteur des 11 octobre 2005, 11 novembre 2005 et 1^{er} décembre 2005.

²⁶ Décision D-2005-113, dossier R-3561-2005, page 4.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCORDE au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de raccordement de la centrale de Péribonka, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable tant le tracé que les coûts ou la rentabilité;

DEMANDE au Transporteur de fournir, lors de ses prochaines demandes d'autorisation sous l'article 73 de la Loi, les études qui présentent le résultat des comparaisons de solutions examinées ou de variantes au moment du dépôt de sa requête;

DEMANDE au Transporteur de déposer, en suivi annuel du Projet, l'avancement des coûts réels en comparaison avec l'estimation budgétaire de l'avant-projet ainsi que le suivi de l'échéancier, tel que précisé à la présente décision;

DEMANDE au Transporteur de justifier, lors de sa demande d'inclusion des coûts du Projet dans sa base tarifaire, les coûts réels complets, de fournir les explications des écarts majeurs et de déposer le détail des coûts de la division Hydro-Québec Équipement et du taux de majoration sur salaires;

DEMANDE au Transporteur de justifier, lors de sa demande d'inclusion des coûts du Projet dans sa base tarifaire, l'utilisation de sa provision de 14,3 M\$, le cas échéant;

PERMET la création d'un compte de frais reportés afin d'y inscrire les coûts supplémentaires encourus par le Producteur pour l'aménagement du poste élévateur à la centrale de Péribonka, sous réserve des conditions émises dans la présente décision;

DEMANDE au Transporteur de présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie tenant compte de la section 7 de la présente décision;

PREND ACTE du dépôt, sous pli confidentiel, des documents suivants auprès de la Régie :

- pièce HQT-5, document 1, annexes A à F,
- pièce HQT-7, document 2, annexe III, section D, Schémas,
- pièce HQT-12, document 1, pages 4 et 10,
- pièce HQT-13, documents 1.2 et 1.3 (version non élaguée);

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion de ces documents et de ces renseignements.

Anthony Frayne
Régisseur

Représentants :

- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M. Jean-François Samray;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M. Jean-François Lefebvre;
- Hydro-Québec représentée par M^e Carolina Rinfret;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.