

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE RÉVISÉE RELATIVE À LA MODIFICATION DES
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC

DOSSIER : R-3549-2004 phase 2

RÉGISSEURS : Me BENOÎT PEPIN, président
M. RICHARD CARRIER
M. FRANÇOIS TANGUAY

AUDIENCE DU 28 NOVEMBRE 2005

VOLUME 9

ODETTE GAGNON et JEAN LAROSE
Sténographes officiels

COMPARUTIONS

Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE
Me PIERRE RONDEAU
procureurs de la Régie;

REQUÉRANTE :

Me F. JEAN MOREL
Me CAROLINA RINFRET
procureurs de Hydro-Québec Transporteur (HQT);

INTERVENANTS :

M. VITAL BARBEAU
M. RICHARD DAGENAI
représentants de Association coopérative d'économie
familiale de Québec (ACEF DE QUÉBEC);

M. JEAN-FRANÇOIS SAMRAY
représentant de Association de l'industrie
électrique du Québec (AIEQ);

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

Me PIERRE LEGAULT
Me PAULE HAMELIN
procureurs de Brascan Énergie Marketing inc.
(BEMI);

Me ANDRÉ TURMEL
procureur de Fédération canadienne de l'entreprise
indépendante (FCEI);

Me STÉPHANIE LUSSIER
procureure de Option consommateurs (OC);

Me PIERRE TOURIGNY
procureur de Ontario Power Generation (OPG);

Me HÉLÈNE SICARD
procureure de Regroupement national des conseils
régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);

Me ÈVE-LYNE H. FECTEAU
procureure de Union des consommateurs (UC);

Me STEVE CADRIN
procureur Union des municipalités du Québec (UMQ);

R-3549-2004 phase 2
28 novembre 2005

- 4 -

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PRÉLIMINAIRES	5
PLAIDOIRIE PAR Me F. JEAN MOREL	6
PLAIDOIRIE DE Me PAULE HAMELIN	150
PLAIDOIRIE DE Me PIERRE PELLETIER	204

R-3549-2004 phase 2
28 novembre 2005

- 5 -

L'AN DEUX MILLE CINQ, ce vingt-huitième (28e) jour
du mois de novembre :

PRÉLIMINAIRES

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonjour à tous ce lundi matin pour la
dernière étape de notre dossier qui sont les
plaidoiries. Maître Morel, bien, je vous remercie
beaucoup pour le dernier engagement qui nous est
parvenu vendredi dernier quant à l'engagement 18.
Je vous en remercie. Ça complète tous les
engagements de la part d'Hydro-Québec.

Me F. JEAN MOREL :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Il faut s'en rappeler surtout quand ce sont les
fleurs. Il y a toutes les fois où c'est le pot. Et
c'est la même chose à l'égard de Brascan qui nous a
transmis réponse aux engagements. Ça fait que du
côté de la Régie, toute la preuve est complète.
Nous sommes maintenant prêts aux argumentations. Ce
sera la Transporteur qui va commencer ce matin,
suivi par Brascan et l'AQCIE. Donc Maître Morel,
nous vous écoutons.

LA GREFFIÈRE :

Audience du vingt-huit (28) novembre deux mille

R-3549-2004 phase 2
28 novembre 2005

PLAIDOIRIE
HQT

- 6 -

Me F. Jean Morel

cing (2005), dossier R-3549-2004 phase 2, demande révisée relative à la modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec. Poursuite de l'audience.

PLAIDOIRIE PAR Me F. JEAN MOREL :

Merci beaucoup. Une plaidoirie sur une phase 2 d'une cause tarifaire portant sur la répartition des coûts et la tarification. Mes collègues dans le taxi ce matin, en regardant la température, m'ont dit : Woh! c'est une petite journée plate. J'ai dit : C'est rien, vous ne m'avez pas entendu encore.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Vous êtes en forme.

Me F. JEAN MOREL :

Si on veut mettre un petit peu de piquant dans une plaidoirie comme telle, il faut commencer comme ça. Puis par bout, je vais élever la voix, mais faites-vous-en pas, c'est juste pour garder les gens réveillés.

On se retrouve dans la phase 2 du dossier tarifaire deux mille cinq (2005) du Transporteur. Ce dossier a été traité en deux phases. En effet, à l'automne deux mille quatre (2004), le Transporteur a déposé sa demande à la Régie afin que, dans une

première phase, elle détermine le coût du service du Transporteur pour l'année deux mille cinq (2005) et que dans une deuxième phase, la présente, elle établisse la répartition du coût de ce service de transport, modifie les tarifs des services de transport de façon à ce qu'ils génèrent les revenus requis pour l'année tarifaire deux mille cinq (2005) et enfin modifie certaines conditions du texte des Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec.

Il serait peut-être utile de, un peu résumer, là, je ne m'y attarderai pas, la décision que la Régie a rendue le trente et un (31) mars deux mille cinq (2005), la décision D-2005-50, de même que sa décision finale sur la phase 1 en date du quinze (15) avril deux mille cinq (2005).

Par ces décisions, la Régie a approuvé pour le Transporteur des revenus requis de l'ordre de deux milliards cinq cent quatre-vingt-onze millions (2,591 G\$) pour l'année témoin projetée deux mille cinq (2005); une base de tarification de quatorze milliards six cent cinquante-sept... virgule un million (14,1 G\$) pour l'année témoin projetée deux mille cinq (2005); de même qu'un coût moyen pondéré de capital applicable à la base de tarification du

Transporteur de huit virgule trente-quatre pour cent (8,34 %), qui découle d'un taux de rendement de huit virgule cinquante-huit pour cent (8,58 %) sur les capitaux propres, et un coût moyen pondéré du capital prospectif de six virgule quatre-vingts pour cent (6,80 %).

Par ailleurs, dans sa décision D-2005-50, la Régie a exprimé certaines attentes relativement à la phase 2. En effet, elle a demandé au Transporteur de fournir pour la phase 2 un plan de travail et les modalités de fonctionnement d'un groupe de travail concernant l'élaboration d'un régime de réglementation incitative.

De plus, la Régie a demandé au Transporteur de proposer des cibles plus ambitieuses pour l'atteinte des objectifs énoncés dans sa décision. À cet effet, tel que plus amplement décrit dans sa preuve à la pièce HQT-1 document 2 page 9, le Transporteur rappelle qu'il déposera à la fin deux mille cinq (2005) un rapport présentant le résultat de ses réflexions et qu'il proposera alors un plan de travail avec la Régie et les intervenants.

Cette affirmation a été confirmée par le témoignage de monsieur Yves Filion, président d'Hydro-Québec TransÉnergie, à l'audience lors du,

plus précisément lors du contre-interrogatoire effectuée par le RNCREQ. Je vous réfère aux notes sténographiques du volume 1 du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005) aux pages 95 à 97. Le Transporteur compte donc respecter l'engagement prévu.

Quant aux cibles relatives au prochain indicateur de performance, elles seront arrimées au prochain plan stratégique d'Hydro-Québec et intégrées au Plan d'affaires 2006 du Transporteur. Le tout également confirmé par le témoignage de monsieur Filion, toujours au volume 1 des notes sténographiques pour l'audience du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005). Et c'était aux pages 98 et 99.

Maintenant, l'exposé de la demande du Transporteur pour la présente phase, la phase 2. Dans la phase 2 du présent dossier, le Transporteur soumet que ses besoins de transport ferme de long terme pour l'année projetée demeure à trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW), tel qu'exposé à la pièce HQT-2 document 2, soit trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW) pour les besoins de la charge locale et quatre cent cinq mégawatts (405 MW) en

réserve annuelle pour le service de point à point.

Les prévisions des réservations des services de transport de point à point de court terme s'établissent pour leur part à neuf virgule trois térawattheures (9,3 TWh), incluant les pertes, donc neuf virgule deux térawattheures (9,2 TWh) pour le service horaire, et l'équivalent d'environ virgule un térawattheure (,1 TWh) pour le service quotidien ferme. Le Transporteur a déposé également ses prévisions des revenus associés à chacun de ces services.

Le Transporteur a donné suite à une demande de la Régie dans la décision D-2002-95 et a traité à la section HQT-3 de sa preuve de la répartition de son coût du service. La Régie avait d'ailleurs mentionné dans la décision procédurale D-2004-206, portant sur la phase 1 de la demande du Transporteur, qu'elle traiterait de ce sujet en phase 2.

Dans la pièce HQT-3 document 1, le Transporteur présente la méthode de répartition du coût du service en exposant d'abord les fondements théoriques sur lesquels reposent les trois étapes suivantes : la répartition du coût du service par

fonction; celle par composante; et enfin celle par service.

Le Transporteur explique la façon dont chacune de ces étapes s'applique à sa situation et termine en présentant un tableau résumant la répartition du coût du service pour chacune des années deux mille un (2001) à deux mille cinq (2005).

Les informations de ce tableau sont présentées de façon plus détaillée pour chacune de ces années à la pièce HQT-3 aux documents 2 à 6. À la section HQT-4 de sa preuve, le Transporteur a présenté les éléments relatifs à la tarification des services de transport visant à lui permettre de récupérer les revenus requis autorisés par la Régie.

Le document 1 de cette section HQT-4 traite d'abord de la tarification des services de transport qui a été établie en vue d'assurer une stabilité et une continuité des tarifs existants. Le Transporteur traite ensuite de la tarification des services complémentaires, ainsi que de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport et la contribution maximale pour les postes de départ.

Le Transporteur souligne aussi que les principes de tarification qui l'ont guidé sont les mêmes que ceux qui ont servi à l'élaboration des tarifs existants. Le Transporteur propose ainsi le maintien d'une tarification de type timbre-poste qui respecte notamment le principe de l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport prévu à l'article 49 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

Il propose également de maintenir la détermination des tarifs en fonction de la puissance de pointe puisque le réseau de transport est conçu, planifié et exploité pour faire face à la pointe maximale d'hiver. Enfin, le Transporteur propose de continuer à exprimer les tarifs en dollars par kilowatt.

Pour les services de transport de point à point, le Transporteur propose de reconduire l'approche qui a servi à établir les tarifs existants. Par sa preuve, il a fourni des explications sur l'établissement des tarifs annuels, mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaires de ses services. Les tarifs qu'il propose sont pour l'essentiel les mêmes que les tarifs existants, ce qui lui permet d'assurer une

stabilité pour ses clients.

(8 H 40)

En ce qui a trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Transporteur propose de maintenir l'approche voulant qu'un montant fixe soit établi et facturé au client de ce service, Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité, ou le Distributeur.

Comme cela a été expliqué de façon plus détaillée à la pièce HQT-2 document 2, les besoins prévus de la charge locale sont en hausse de sept virgule quatre pour cent (7,4 %) en deux mille cinq (2005), par rapport à la prévision des besoins retenus en deux mille un (2001) pour l'établissement du montant facturé actuellement.

Le Transporteur a donné des informations sur la détermination du montant fixe de deux milliards quatre cent quatre-vingt-trois millions (2483 G\$) qu'il propose pour ce service et qui représente une augmentation de sept virgule trois pour cent (7,3 %) par rapport au montant facturé actuellement. Cette hausse est toutefois légèrement moindre proportionnellement que celle des besoins de la charge locale; ce qui signifie que le coût

unitaire facturé au Distributeur est presque le même que celui de deux mille un (2001).

Quant au service de transport en réseau intégré, le Transporteur ne prévoit aucune demande et par conséquent aucun revenu.

Je souligne ici que la structure tarifaire que le Transporteur propose pour ses services de transport est cohérente avec les résultats de la répartition du coût du service, présentés à la pièce HQT-3 document 1.

Quant à la tarification des services complémentaires, le Transporteur propose de mettre à jour les tarifs applicables à partir de la même approche que celle utilisée pour établir les tarifs existants. Et ce, afin de refléter l'évolution des besoins de transport au cours des dernières années et le prix chargé pour les services rendus par un fournisseur autre que le Transporteur.

Le Transporteur a traité également dans sa preuve du coût des ajouts au réseau de transport qui doivent être effectués pour répondre aux besoins des clients des services de transport. Le coût qui peut être intégré à la base de tarification du Transporteur est limité à un montant maximal établi conformément aux indications

de la Régie dans sa décision D-2002-95. Le Transporteur propose de réviser ce montant maximal. Il a fourni des informations sur le nouveau montant maximal proposé, qui a été établi en tenant compte des paramètres financiers applicables, conformément à la décision D-2005-63, et du tarif annuel proposé pour le service de transport de point à point.

Quant au coût des postes de départ, le Transporteur propose de reconduire les montants maximaux qu'il assume.

La grille des tarifs des services de transport au premier (1er) janvier deux mille cinq (2005), qui résulte du dossier tarifaire du Transporteur, tant en phase 1 qu'en phase 2, a été présentée à la pièce HQT-4 document 2. De plus, le Transporteur a déposé comme pièce HQT-4 document 3 un rapport sur la structure des tarifs de transport, Tariff Design qui a été préparé par le docteur Ren Orans, dont l'expertise a été reconnue par la Régie tant en matière d'allocation du coût du service - je réfère aux notes sténographiques du quinze (15) novembre deux mille cinq (2005), c'était le volume 2, à la page 57. Donc, je disais tant en matière d'allocation du coût de service qu'en matière de tarification - c'était le

lendemain, on le retrouve aux notes sténographiques du volume 3 du seize (16) novembre deux mille cinq (2005) à la page 115.

Cet expert a évalué la structure tarifaire proposée par le Transporteur en tenant compte des particularités du marché de l'électricité du Québec et des objectifs et pratiques générales de l'industrie en matière de structure de tarif. Il a conclu que l'Open Access Transmission Tariff que le Transporteur propose, qui suit le modèle prôné par la Federal Energy Regulatory Commission, ou la FERC, respecte les principes généralement acceptés en matière de tarification des services de transport d'électricité et s'aligne sur les pratiques générales de l'industrie en Amérique du Nord.

Dans la phase 2 du présent dossier, le Transporteur soumet que ses besoins de transport pour l'année-témoin projetée demeure à trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW) tel que mis en preuve à la pièce HQT-2 document 2. Le Transporteur dépose également ses prévisions des besoins des services de transport ainsi que ses prévisions des revenus associés à chacun de ces services.

Enfin, le Transporteur a présenté dans sa preuve les modifications qu'il propose à certaines autres modalités des Tarifs et Conditions. Le Transporteur estime que ces modifications permettront de répondre aux besoins de sa clientèle ainsi qu'aux attentes de la Régie, et d'assurer la compatibilité des services qu'il offre avec ceux proposés dans les marchés avoisinants. Ces modifications portent principalement sur le raccordement des centrales, le point de réception HQT, les ajouts au réseau lors de services temporaires, la solvabilité et la gestion du risque de crédit, les services complémentaires, l'énergie d'urgence, les conventions du service de transport.

Le Transporteur est d'avis que son dossier à l'appui de sa demande tarifaire est complet. Et il soumet qu'il a fourni à la Régie tous les éléments dont elle a besoin pour disposer de la demande tarifaire deux mille cinq (2005) du Transporteur selon les conclusions recherchées en vertu des articles applicables de la Loi sur la Régie de l'énergie.

Je vous rappelle ici que par sa requête révisée en phase 2 du présent dossier, R-3549-2004, le Transporteur demande à la Régie : premièrement

de recevoir le rapport final du Transporteur sur sa politique transitoire de rabais pour la période du quinze (15) janvier deux mille trois (2003) au quatorze (14) janvier deux mille quatre (2004), déposé auprès de la Régie comme pièce HQT-2 document 3;

D'approuver la procédure accélérée des plaintes, d'approuver la méthode de répartition du coût du service de transporteur utilisé par le Transporteur ainsi que des résultats présentés en preuve à la section HQT-3 pour les fins d'établissement des tarifs des services de transport pour l'année tarifaire deux mille cinq (2005);

Modifier les tarifs de transport d'électricité du Transporteur tels que présentés à la pièce HQT-4 de la preuve, de façon à ce qu'ils génèrent des revenus de deux milliards cinq cent quatre-vingt-onze millions (2,591 G\$), tels que fixés par la Régie en phase 1, pour permettre de rencontrer le coût total de la prestation du service incluant l'atteinte du taux de rendement autorisé de huit virgule cinquante-huit pour cent (8,58 %);

D'approuver les conditions de service de

transport telles que proposées en vertu des Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro-Québec déposés en preuve comme pièce HQT-5 document 3;

Enfin, autoriser le Transporteur à appliquer les tarifs de transport et les conditions des services de transport d'Hydro-Québec résultant de la décision à être rendue sur la présente demande révisée, de façon rétroactive à compter du premier (1er) janvier deux mille cinq (2005).

Je vais maintenant traiter plus en détail, et en suivant le plan de présentation de la preuve, de certains aspects de la demande du Transporteur et de la preuve à son soutien qui est devant la Régie. Je tenterai également de répondre aux points qui ont été soulevés par le président du Banc des régisseurs, maître Pepin, à la fin des audiences mercredi dernier.

L'utilisation du réseau de transport - je suis dans la section Commercialisation. Dans sa preuve, le Transporteur a démontré que les besoins de la charge locale avaient augmenté entre deux mille un (2001) et deux mille quatre (2004). Je l'ai indiqué dans l'introduction, la prévision de la pointe coïncidente de la charge locale s'établit

à trente-quatre mille soixante mégawatts
(34 060 MW) pour l'année-témoin projetée deux mille
cinq (2005). Il s'agit là d'une augmentation de
deux mille trois cent trente-quatre mégawatts
(2334 MW) par rapport à la pointe prévue au dossier
tarifaire deux mille un (2001) du Transporteur. Et
je vous renvoie à cet égard au Tableau 1, à la page
5 de la pièce HQT-2 document 2.

Tel que je l'ai mentionné précédemment, il
s'agit d'une augmentation de sept virgule quatre
(7,4 %) pour la charge locale.

Monsieur Yves Fillion, lors de son
témoignage à l'audience du quatorze (14) novembre
deux mille cinq (2005), reproduit aux notes
sténographiques au Volume 1 à la page 39, en
traitait ainsi. Suite à une question en
interrogatoire en chef concernant cette
augmentation de sept virgule quatre pour cent
(7,4 %) pour la charge locale, il a précisé - et je
le cite :

Je parle spécifiquement de la charge
locale. Je parle de la puissance
requisse en conditions normales de
température pour satisfaire la
prévision de la charge locale. Mais je

parle ici du planifié, ce que Hydro-Québec Distribution nous fournit comme planification des besoins en conditions normales pour satisfaire la pointe de la demande de ses clients. Alors, c'est un critère fondamental et cette planification-là, nous ne l'avons pas seulement pour l'année à venir mais pour les années subséquentes, et c'est l'information essentielle qui guide nos décisions sur les investissements réalisés sur le réseau de transport pour satisfaire cette pointe.

Maintenant, les services de point à point.

(8 h 52)

Quant aux services de point à point, depuis deux mille un (2001), les livraisons vers les réseaux voisins ont connu une diminution considérable alors que les réceptions en provenance de ces réseaux ont sensiblement augmenté. C'est ce qui explique que les revenus totaux des services de point à point du Transporteur ont été réduits de façon importante pour s'établir à cent soixante-deux millions (162 M\$) en deux mille trois (2003) et quatre-

vingt-seize millions (96 M\$) en deux mille quatre (2004) alors qu'ils ont été d'un peu plus de trois cent millions (300 M\$) en deux mille un (2001) tel qu'il appert de la preuve du Transporteur à la pièce HQT-2, document 2.

La réduction des réservations du point à point long terme provient principalement de la réduction des volumes exportés par Hydro-Québec Production depuis deux mille un (2001) sans que cela ne soit compensé par un volume accru de transit en provenance de tiers.

Comme le Transporteur l'a soulevé dans sa preuve, il est possible que l'évolution de la structure des tarifs, par suite de l'adoption par le Transporteur d'une méthode de tarification proportionnelle entre les tarifs applicables au service point à point de long terme et ceux applicables aux tarifs de point à point de court terme, est réduit l'incitatif pour les clients de réserver des services de point à point à long terme puisque le coût unitaire à cent pour cent (100 %) de facteur d'utilisation est le même pour les services à court et à long terme.

Cependant, comme la modification de la structure des tarifs décidée dans le dossier

tarifaire précédent s'est produite au cours d'une période où les livraisons vers les réseaux voisins ont sensiblement diminué, le Transporteur ne peut associer de cause à effet direct à ce phénomène de prix.

D'ailleurs, comme la réduction des tarifs point à point de court terme est compatible avec l'évolution observée dans les réseaux voisins où l'on constate une tendance vers la réduction progressive des tarifs applicables au service de point à point interréseau, il apparaît plus prudent au Transporteur de ne pas remettre en question, à ce moment-ci, la structure de tarif de point à point approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95 est de continuer à suivre l'évolution des tendances dans les marchés voisins.

Pour le service de point à point long terme, les livraisons prévues pour l'année témoin deux mille cinq (2005) sont celles reliées aux réservations annuelles faites vers les réseaux de CRT et de la Nouvelle-Angleterre de quatre cent cinq mégawatts (405 MW) incluant les pertes correspondant à un peu moins de trois mégawatts (3 MW) de livraisons additionnelles selon le facteur d'utilisation observé antérieurement.

Pour le court terme. Par ailleurs, depuis deux mille un (2001), il y a eu une hausse des réservations à court terme qui ont passé de un térawattheure (1 TWh) en deux mille un (2001) à près de huit térawattheures (8 TWh) en deux mille quatre (2004). Cette situation reflète l'évolution des marchés dans les réseaux voisins pendant cette période qui sont de plus en plus orientés vers les marchés de court terme, soit ceux du jour précédent ou de l'heure précédente.

Quant aux revenus des services de point à point du Transporteur provenant de ses clients tiers pour les années deux mille un (2001) à deux mille quatre (2004) qui sont présentés à la pièce HQT-2, document 2, page 8 de 16, révisée, il peut être constaté que ceux-ci ont acheté entre quatre (4 M\$) et douze millions (12 M\$) par an de services point à point pendant cette période. Par rapport aux revenus totaux des services de point à point, ceux en provenance de tiers, s'établissent donc en deux mille quatre (2004) à quatre virgule deux pour cent (4,2 %).

Le Transporteur prévoit pour deux mille cinq (2005) des réservations de services à court terme pour livraisons aux réseaux voisins d'environ

neuf virgule trois térawattheures (9,3 TWh)
incluant les pertes dont neuf virgule deux (9,2)
pour le service horaire et l'équivalent d'environ
virgule un térawattheure (0,1 TWh) pour le service
quotidien ferme.

D'autre part, le Transporteur prévoit des
réceptions des réseaux voisins de trois virgule
huit térawattheures (3,8 TWh) pour répondre aux
besoins du Distributeur tel que soumis par ce
dernier dans son plan d'approvisionnement 2005-2014
déposé à la Régie le premier (1er) novembre
dernier.

Quant aux autres clients du Transporteur,
le Transporteur prévoit le maintien des volumes
transportés sur le réseau par ceux-ci.

Enfin, comme par le passé, le Transporteur
ne prévoit pas de charge associée au service en
réseaux intégrés pour deux mille cinq (2005).

Maintenant, les prévisions des revenus des
services de transport. Tel que démontré dans le
présent dossier tarifaire, les revenus du
Transporteur provenant du service d'alimentation de
la charge locale passeront de deux milliards trois
cent treize millions (2,313 G\$) tels que fixés par
la Régie dans le cadre du dossier tarifaire deux

mille un (2001) à deux milliards quatre cent quatre-vingt trois millions (2,483 G\$) dans le cadre du présent dossier. Je l'ai indiqué, ceci représente une augmentation de sept virgule trois pour cent (7,3 %) de la facture assumée par le Distributeur alors que les besoins prévus pendant cette période ont augmenté de sept virgule quatre pour cent (7,4 %) passant de trente et un mille sept cent vingt-six mégawatts (31 726 MW) prévus au dossier tarifaire deux mille un (2001) à trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW) prévus pour l'année tarifaire deux mille cinq (2005).

Je rappelle à cet égard que le coût moyen de transport assumé par le Distributeur dans le cadre de la présente proposition tarifaire subit donc une baisse légèrement inférieure à virgule zéro un pour cent (0,1 %).

Par ailleurs, la réception des marchés voisins se fait sans frais additionnels pour le Distributeur puisqu'il s'agit de l'utilisation des ressources désignées par le Distributeur suite à ses appels d'offres de court terme pour l'achat d'électricité ou de ressources non désignées par le Distributeur et le Producteur aux fins de l'alimentation de la charge locale conformément aux

dispositions prévus aux Tarifs et conditions.

Maintenant, les services de point à point.

Pour deux mille cinq (2005), le Transporteur prévoit des revenus des services de point à point de cent huit millions (108 M\$) dont trente millions (30 M\$) proviennent de réservations long terme en vigueur actuellement totalisant quatre cent cinq mégawatts (405 MW). La prévision des revenus du service de point à point de court terme pour deux mille cinq (2005), établie selon la méthodologie présentée à la pièce HQT-6, document 1, en réponse à la question 9.1) de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, s'établit à soixante-dix millions (70 M\$) pour les réservations prévues qui sont détaillées au tableau 7 de la pièce HQT-2, document 2, correspondant au volume de neuf virgule trois térawattheures (9,3 TWh) prévu en deux mille cinq (2005).

Le détail du calcul des revenus des services de transport de point à point a été présenté en preuve à la Régie au tableau 6 dans la pièce HQT-4, document 1, page 21 de 40.

Maintenant, un autre élément qui a été mis en preuve quant à la commercialisation des services de transport est l'augmentation de l'intégration de

la production.

Comme autre élément du contexte commercial dans lequel évolue le Transporteur, il a été mis en preuve que celui-ci est appelé à répondre à un nombre important et croissant de raccordements de centrales découlant des appels d'offres du Distributeur, des raccordements pour les parcs éoliens ou d'autres centrales de producteurs privés et pour le raccordement des centrales du Producteur. Je réfère ici à la pièce HQT-2, document 1, page 6 ainsi qu'au témoignage de monsieur Yves Filion à l'audience, à l'effet qu'il y avait eu dans les dernières années une augmentation importante de la production sur le réseau du Transporteur, une situation que le Transporteur n'avait pas connue entre mil neuf cent quatre-vingt-treize (1993) et deux mille trois (2003).

A cet effet, monsieur Filion a souligné lors de son témoignage à l'audience qu'il y avait eu... - oups, je me répète, pardon. J'aimerais toutefois cité monsieur Filion à cet égard, c'est aux pages 27 et 28 des notes sténographiques volume 1, audience du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005) et je cite :

Il y a aussi un autre volet qui est important, c'est qu'en même temps qu'il y a eu cette pression pour investir dans le réseau de transport pour suivre la croissance de la charge locale, il y a eu aussi une augmentation importante de l'introduction de la production sur notre réseau. Ce qu'on n'avait pas connu entre quatre-vingt-treize (93) et deux mille trois (2003).

Donc, en deux mille trois (2003) il y a eu l'intégration de la centrale de SM-3, ensuite en deux mille quatre (2004) de Toul-nustouc, de Mont Copper, Mont Miller, des éoliennes dans le parc de Murdochville, et de la centrale de Grand-Mère. Donc, on est maintenant dans une phase d'intégration de nouvelles sources de production sur le réseau à l'intérieur de notre zone de réglage, qui amène bien sûr des investissements importants et des coûts reliés à ces investissements.

Alors, c'est un élément de contexte qui est relativement nouveau; donc je vous réitère que les premières mises en service se sont faites importantes en deux mille trois (2003), ensuite en deux mille quatre (2004) et en deux mille cinq (2005). Mais on peut penser qu'elles vont bien sûr se poursuivre dans le futur - vous connaissez comme moi les projets, les autres projets de production qui sont prévus, autant hydroélectrique que développement éolien, suite aux appels d'offres d'Hydro-Québec Distribution.

Fin de la citation.

(9 h 2)

J'aimerais traiter maintenant de l'évolution des marchés dans les réseaux voisins. L'évolution structurelle des marchés dans les réseaux voisins constitue un autre paramètre important avec lequel doit composer le Transporteur afin que les échanges entre les réseaux soient facilités et qu'ils puissent s'effectuer de façon fiable et sécuritaire.

Le Transporteur a mis en preuve que les

marchés de l'électricité du nord-est de l'Amérique du Nord ont beaucoup évolué depuis la présentation du dossier tarifaire à la Régie en deux mille un (2001). Aux États-Unis, les marchés plus près de nous, soient ceux de l'État de New York, de la Nouvelle-Angleterre et de PJM, ont implanté des bourses d'électricité fonctionnant selon le modèle de gestion économique de la congestion, connu sous l'appellation de Locational Marginal Pricing et ont poursuivi la mise en place des organisations de transport régionales, appelées Regional Transmission Organization, ou RTO, sur la base de la structure proposée par la FERC.

Au Canada, les réseaux voisins sont également en évolution. En Ontario, une bourse de l'électricité qui s'apparente au modèle de marché implanté aux États-Unis fut mise en place en deux mille deux (2002). Au Nouveau-Brunswick, une restructuration du marché est en cours mais il n'est pas envisagé actuellement d'y implanter une bourse de l'électricité.

Quant au fonctionnement même du transport de l'électricité, la mise en place des RTOs dans le Nord-Est américain et du marché de l'Ontario a comme principale caractéristique de définir une

structure de marché dans laquelle il n'y a pas de vente distincte de service de transport de point à point comme au Québec. Le service de transport y est plutôt obtenu par les participants aux marchés comme un produit automatiquement associé à l'achat ou à la vente de l'électricité, ce qui entraîne l'élimination progressive des tarifs de transport point à point dans ces marchés, selon la charge locale qui assume la quasi totalité du revenu requis des transporteurs.

Compte tenu de ce contexte, le Transporteur croit des plus opportuns de s'assurer de la compatibilité des règles de transit au Québec avec celles prévalant dans les réseaux voisins, que ce soit à des fins d'exportation du Québec vers les marchés voisins, d'importation pour alimenter la charge locale, pour permettre des transactions de passage d'un réseau à un autre transitant par le Québec et pour faciliter les transactions de l'achat ou de la vente d'énergie d'urgence avec un réseau voisin.

Un autre sujet traité dans la section de la commercialisation du service de transport est la procédure accélérée de l'examen des plaintes. Dans sa décision procédurale de la phase 1, soit la

D-2004-206, la Régie a décidé de traiter, en phase 2, de l'amendement à la procédure de plaintes, tel qu'énoncé aux décisions D-98-16 et D-98-25 de la Régie, pour prévoir une possibilité de traitement d'urgence.

Le Transporteur avait déposé auprès de la Régie, en date du quatorze (14) novembre deux mille trois (2003), suite aux décisions D-2002-95 et D-2003-02, une procédure accélérée de l'examen des plaintes prévoyant la possibilité de traitement d'urgence. Le Transporteur a déposé en preuve, dans la présente phase 2 de la cause R-3549-2004, comme pièce HQT-2, document 4, une version modifiée de cette procédure accélérée de l'examen des plaintes, qui répond pleinement aux préoccupations de la Régie et qui devrait satisfaire également ses clients.

Aucun intervenant n'a contesté cette procédure accélérée de l'examen des plaintes. Au contraire, le seul client du service de transport de point à point qui a témoigné à l'audience, Brascan Energy Marketing Inc., ou BEMI, par le témoignage de son représentant, monsieur Daniel St-Onge, s'en est dite très satisfaite lorsque le président du Banc des régisseurs, maître Pepin, a

soulevé la question. Je réfère à l'échange suivant, aux pages 213 et 214 des notes sténographiques, volume 5, en date du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005). Interrogé par le président du Banc comme suit :

Q. [...] Une procédure d'examen des plaintes, le Transporteur en a proposé une. Il n'y a pas eu de consultation formelle, mais vous en avez peut-être pris connaissance, c'est une procédure accélérée d'examen des plaintes pour les plaintes du Transporteur par opposition au régime général des plaintes des clients du Distributeur. Je me demandais si vous avez, si vous êtes satisfait de la proposition du Transporteur qui, dans un premier temps, a proposé deux jours puis ensuite, corrigé sa preuve pour proposer une réponse dans un délai de cinq jours ouvrables dans un cas de plainte pour le transport?

Et la réponse de monsieur St-Onge :

R. Je n'en ai pas pris personnellement connaissance. J'ai entendu le délai de

cinq jours, mais ayant déjà participé à une plainte dans le passé, dans une vie antérieure, je sais qu'il y a eu des ajustements qui ont été faits après. Il y a une politique qui a été mise en place. Puis, nous, ça nous semblait très satisfaisant, là. Donc, à priori, on n'a pas d'objection et on trouve que c'est raisonnable.

Une autre question du président du Banc :

Q. Donc, un délai de cinq jours ouvrables, c'est acceptable dans notre marché.

R. Oui, parce que souvent, c'est des questions...

la réponse, pardon, de monsieur St-Onge :

R. Oui, parce que souvent, c'est des questions complexes, et ça requiert des analyses. La compilation de données, donc cinq jours, ça me semble tout à fait raisonnable.

Le Transporteur demande donc à la Régie de bien vouloir approuver la procédure accélérée de l'examen des plaintes du Transporteur, telle que présentée à la pièce HQT-2, document 4.

Un autre sujet à traiter dans la preuve concernant la commercialisation des services de transport est le taux de perte. Le Transporteur a aussi présenté en preuve, à la pièce HQT-2, document 2, aux pages 12 et 13 de 16, que les taux de perte observés pour les années deux mille un (2001) à deux mille quatre (2004) ont été relativement stables, tel que le démontre le tableau 6, à la page 13 de 16 de cette pièce, HQT-2, document 2.

Compte tenu des faibles écarts par rapport au taux de perte de cinq virgule deux pour cent (5,2 %) en vigueur depuis le premier (1er) janvier deux mille un (2001), qui est également comparable à la moyenne des taux de perte observés au cours des dernières années, le Transporteur juge approprié de maintenir le taux de perte de transport à cinq virgule deux pour cent (5,2 %) pour l'année deux mille cinq (2005) et demande à la Régie de l'approuver ainsi. Cette donnée du Transporteur n'a fait l'objet d'aucune contestation réelle de la part des intervenants.

Je vais traiter maintenant de la répartition du coût de service, la section HQT-3 de la preuve du Transporteur, précisément les

documents 1 à 8.

Les orientations de la Régie, et je me réfère à la décision D-2002-95. Dans la présente cause, le Transporteur a répondu à la demande de la Régie dans sa décision D-2002-95, où la Régie considérait que le dépôt de la répartition de son coût de service était nécessaire afin de déterminer plus précisément le coût attribuable à chaque service de transport. Et je cite la décision, ou une partie de la décision, à la page 210 :

La Régie considère qu'en vertu de sa mission première, qui en est une de régulation économique, et des exigences de la Loi, incluant celle de s'assurer que les tarifs sont justes et raisonnables, une allocation des coûts selon les trois étapes ci-dessus est nécessaire, indépendamment de la structure tarifaire adoptée. Il s'agit, en fait, de déterminer avec un degré d'exactitude suffisant quels sont les coûts attribuables à chaque service.

Et je l'ai mentionné également, dans sa décision D-200-206, la Régie indiquait au Transporteur que

la phase 2 serait l'occasion de présenter cette étude de répartition du coût de service.

Donc afin de répondre aux attentes de la Régie, le Transporteur a déposé en preuve le détail de sa répartition du coût de service sur une période de cinq ans, à compter de deux mille un (2001). C'est la section HQT-3 de la preuve, les documents 1 à 8.

Le Transporteur s'est conformé aux exigences particulières prescrites par la Régie dans sa décision D-2002-95, plus précisément aux pages 210 à 215, où ce sujet est traité. Et il a ainsi déposé une étude de répartition du coût de service selon les trois étapes : par fonction, par composante et par service. Le tout tel qu'énoncé dans la preuve; c'est à la pièce HQT-3, document 1.

Le Transporteur a également pris en compte, dans sa répartition du coût de service, la conception et les caractéristiques de l'exploitation de ses équipements, les facteurs inducteurs du coût des services de transport et les services offerts à la clientèle, et ce, tel que demandé par la décision D-2002-95, à la page 212.

Tant dans sa preuve écrite que testimoniale, le Transporteur a démontré que la

répartition du coût de service doit tenir compte des particularités de son réseau et qu'il existe une cohérence entre la répartition et le réseau. De plus, le Transporteur s'appuie également sur la causalité des coûts à titre de principe pour sa proposition de répartition des coûts, soit le principe d'attribution des coûts à celui qui les occasionne ou qui en tire des bénéfices, ainsi que de la relation de causalité entre les coûts encourus et les clientèles desservies.

Cette allocation des coûts servant d'intrant à la conception des tarifs de transport, ces derniers doivent donc refléter la causalité des coûts et, en même temps, constituer un signal de prix efficace qui permet d'informer les utilisateurs du réseau des coûts engendrés pour satisfaire leurs demandes.

Tel que mentionné dans sa preuve et à l'audience, la répartition du coût de service du Transporteur doit être effectuée objectivement, donc sans tenir compte des méthodes utilisées par sa clientèle, en l'occurrence, le Distributeur. À cet égard, le témoin François Hébert a soulevé cette façon de faire en citant comme exemple les pratiques dans le domaine gazier.

(9 h 13)

Je me réfère aux notes sténographiques du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), c'était le volume 3, aux pages 269 et 270. Et je cite maître Hébert :

Tout comme TransCanada Pipeline dans le domaine du gaz ne prend pas en compte la répartition qui est faite, la répartition des coûts qui est faite par Gaz Métro.

D'ailleurs en audience, lorsque contre-interrogé par le Transporteur, l'expert de l'Union des consommateurs, monsieur Co Pham, a admis qu'en matière de répartition il ne fallait pas penser à l'impact sur la clientèle du Distributeur. Ma référence ici est aux notes sténographiques du vingt-trois (23) novembre deux mille cinq (2005), le volume 8 à la page 46. À cette question qui lui était posée :

Q. Donc avec ce principe établi, l'impact que pourrait avoir la méthode de répartition des coûts du Transporteur sur le Distributeur ne devrait pas en soi être pris en compte. C'est

plutôt la causalité des coûts.

Vous êtes d'accord avec ça?

Et la réponse de monsieur Co Pham :

R. L'impact de la méthode de répartition des coûts sur les coûts du Distributeur, quand on répartit, je suis d'accord avec vous qu'il ne faut pas penser à l'impact sur la clientèle du Distributeur. C'est encore une fois une question d'objectivité. Mais le Transporteur doit s'efforcer à représenter, avec une précision, une exactitude la plus grande possible pour que le Distributeur paie sa part de coûts réels.

Cette admission contredit par contre les propos rapportés dans son mémoire déposé sous la pièce UC-2, à la page 17 où le témoin mentionne que :

L'impact potentiel de la méthode de répartition des coûts du transport sur les consommateurs ou catégories de consommateurs finaux (clientèle du Distributeur) est également un facteur

important à considérer dans ce dossier.

Aussi, le Transporteur tient à réitérer les propos de son témoin François Hébert lors de son témoignage du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), rapporté aux notes sténographiques pour cette journée du seize (16) novembre deux mille cinq (2005) au volume 3, pages 26 à 29. Les propos de maître Hébert concernent une question de la Régie sur la disponibilité des données relatives à la somme des puissances non coïncidentes par catégories de consommateurs du Distributeur. Et je cite la réponse :

C'est des données, comme mentionnait madame Delija Geca, que nous n'avons pas. C'est des données qui appartiennent au Distributeur. Et j'aimerais mettre en garde la Régie - lorsqu'on fait l'allocation des coûts ou la répartition des coûts du service de transport, je pense qu'il est bien important ici - vous avez un double chapeau - de réglementer le Transporteur et le Distributeur. Je comprends votre réflexe de vouloir des

données du Distributeur mais
aujourd'hui, ce que l'on discute c'est
la répartition des coûts du
Transporteur. Et je pense que la
preuve au dossier est complète pour
établir cette juste répartition-là des
coûts. Et ces données-là encore une
fois ne sont pas disponibles au
Transporteur, c'est des données qui
appartiennent à la division Hydro-
Québec Distribution. Alors nous, nous
ne les avons pas, et comme on vous l'a
mentionné quand même à quelques
reprises dans le cadre de nos réponses
aux demandes de renseignements; c'est
des données qui ne sont pas
disponibles au Transporteur. Elles
l'étaient en deux mille un (2001),
comme l'a mentionné madame Geca, pour
des raisons organisationnelles;
l'entreprise était organisée
différemment. Mais maintenant, il y a
vraiment des cheminées distinctes et
on n'a plus accès à ces données-là.

Maintenant, la méthode de répartition du

coût du service proposé. Proposé par fonctions, par composantes et par services. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de rappeler que le coût du service à répartir est basé sur les revenus requis déposés en phase 1 et approuvés par la Régie dans sa décision D-2005-50. Maintenant, la répartition par fonctions. À sa pièce HQT-3 document 1 page 18, au Tableau récapitulatif de la répartition du coût du service par fonctions, le Transporteur offre à la Régie le découpage par fonctions de l'ensemble de ses actifs tel que demandé par cette dernière dans sa décision D-2002-95. C'est-à-dire fonction raccordement des centrales, fonction réseau, fonction raccordement des clients et fonction interconnexions incluant les sous-fonctions pour chacune des fonctions.

Ce découpage par fonctions de l'ensemble de ces actifs répond pleinement aux exigences de la Régie et constitue un point de départ raisonnable pour la répartition du coût de service, comme la Régie l'a reconnu dans sa décision D-2002-95. De plus, ce découpage est conforme à celui préconisé par la NARUC.

Maintenant, la fonction centre de contrôle du réseau, centre de téléconduite. Le Transporteur

a respecté les orientations dictées par la Régie à cet égard, car les coûts reliés aux fonctions centre de contrôle du réseau et centre de téléconduite, CCR, CT, sont répartis à chacune des fonctions principales et ce, au prorata de leurs actifs nets afin de permettre une estimation plus juste de la valeur des fonctions de transport puisque cette fonction supporte l'ensemble du réseau.

Les références à la preuve ici sont à la pièce HQT-3 document 1 page 17, HQT-6 document 1 page 34, HQT-6 document 7 page 61.

Quant à la proposition d'Option consommateurs de répartir les coûts du CCR dans une cinquième fonction, et ce, en énergie, le Transporteur rappelle sa réponse fournie à Option consommateurs, et déposée à la pièce HQT-6 document 7 page 61, à l'effet que le CCR CT est une activité nécessaire aux opérations puisqu'elle sert au fonctionnement des quatre fonctions principales. Quant à la répartition en énergie, le Transporteur rappelle à cet égard le témoignage du docteur Orans. C'est aux notes sténographiques du seize (16) novembre, le volume 3, pages 68 et 69. Et je cite le docteur Orans :

In choosing whether to allocate generation, transmission, or distribution costs, or control centre, to demand or energy, the critical issue usually is what's the variable cost and what's the fixed cost. So let's take the control centre, because I think that's the clearest example, and then we can move through generation, transmission, and distribution.

So you've got to ask yourself, if I reduce the energy, for example, I have a low-energy production year, or a low-energy demand year, or I call on consumers to reduce demand during a particular period, are the control centre costs going to materially be different? And if they're not, traditionally, they're fixed, so they're called, part of the fixed system...

Fin de la citation. À l'égard de la répartition du coût de la fonction CCR CT, le Transporteur estime avoir rempli son fardeau de preuve en soumettant

toutes les données nécessaires relatives à la répartition du coût de cette fonction.

Puisque cette fonction n'a pas fait l'objet d'une demande spécifique de la Régie, comme les équipements associés aux centrales de production et les interconnexions, le Transporteur ne croit pas qu'une allocation autre que celle proposée par ce dernier devrait faire l'objet de la présente étude de répartition des coûts du service.

Maintenant, la position de certains intervenants à l'égard de la répartition par fonctions. Quant à la répartition par fonctions, l'AIEQ et la FCEI appuient la proposition soumise par le Transporteur. Toutefois, manifestement UC et d'autres intervenants ne sont pas d'accord avec la répartition proposée par HQT et suggèrent plutôt une répartition en fonction des GRTA's, c'est-à-dire de traiter les actifs de réseau comme étant des équipements associés aux centrales de production.

Le Transporteur soutient que la position préconisée par UC ne devrait pas être retenue par la Régie, et ce, considérant toute la preuve écrite et testimoniale déposée au présent dossier, qui démontre que cette méthode de répartition ne serait

pas juste et équitable pour le Transporteur et n'enverrait pas le signal de coûts appropriés.

À cet égard, le Transporteur rappelle que, selon la Régie dans sa décision D-2002-95, page 212, le degré de fonctionnalisation des coûts doit tenir compte de trois grands aspects. Entre autres la conception et les caractéristiques d'exploitation des divers équipements de transport. La méthode préconisée par UC ne respectait pas cette composante importante puisque, tel que démontré par la preuve du Transporteur, la conception et la caractéristique des équipements de la fonction réseau sont différents des équipements associés aux centrales de production.

Les différences entre les deux fonctions ont été largement décrites lors de la présentation du panel 3, et la présentation déposée sous la pièce HQT-8 document 3 en fait également état.

(9 h 24)

Aucune preuve technique des intervenants n'a contredit les faits sus-mentionnés établis par le Transporteur. D'autant plus que cette méthode préconisée par UC enverrait un signal qui affecterait les critères de fiabilité pris en compte au niveau du réseau et du raccordement de

centrales. Une cohérence est donc requise entre la répartition, la planification et les critères de conception.

Le Transporteur estime qu'il est utile de rappeler à cet égard le témoignage de maître Hébert. Je me réfère aux notes sténographiques que seize (16) novembre aux pages 57 et 58 et je cite le témoin :

J'aimerais ajouter un point, Maître Rondeau, quand à la conception et aux caractéristiques d'exploitation du réseau comparativement aux interconnexions. Il a été établi clairement hier par le Transporteur que les critères de fiabilité pour le raccordement de centrales ne sont pas les mêmes que ceux pour le réseau intégré et on vous a donné deux exemples hier.

On mentionnait que pour ce qui était des raccordements de centrales, c'est, en fait, la structure, c'est une structure qui est radiale plutôt que maillée comme c'est le cas pour le réseau principal et on voit bien le

maillage dans le réseau principal dont on parle aujourd'hui, on a parlé de compensation série, on a parlé du programme AFRT et on voit la dispersion de cette compensation-là, série, sur l'ensemble du réseau de transport alors, premier point.

Et on a mentionné également que pour les raccordements de centrales, le critère de fiabilité était peut-être moindre que celui pour le réseau de transport et qui permettait l'interruption de transit et la perte de production tandis que pour le réseau de transport, ce n'était pas permis.

Alors, quand la Régie, dans sa décision, nous demande ou mentionne que dans la fonctionnalisation du réseau de transport, on doit tenir compte et j'insiste sur le « doit » encore, de trois grands aspects, la conception et la caractéristique d'exploitation, ce que je vous dis ce matin, c'est que le réseau, la

fonction réseau n'est pas conçue et exploitée de la même façon que la fonction raccordements de centrales. Et je pense que c'est un point que la Régie doit prendre en compte, un point important que la Régie doit prendre en compte dans ses réflexions.

Maintenant, la répartition par composante. Le Transporteur a tenu compte des éléments demandés par la Régie dans sa décision D-2002-95 et cette fois-ci, je me réfère à la page 213, c'est-à-dire elle reconnaît que :

[...] la vocation charge ou répartition de la charge du reste des équipements constitutifs du réseau de transport justifie que les coûts de ces équipements soient à 100 % des coûts de puissance.

Également, demande d'inclure :

[...] les données nécessaires pour examiner, [...] la composante énergie à appliquer au coût des postes de départ et des lignes de raccordement aux centrales.

La répartition en puissance est celle

préconisée par le Transporteur car elle est associée aux coûts d'investissements et d'entretiens des équipements mis en place pour répondre à la pointe. Ces coûts sont directement en fonction de la capacité installée du réseau.

Tel que démontré dans le cadre de la cause tarifaire deux mille un (2001), le Transporteur a également su démontrer dans la présente cause que le réseau de transport a toujours été conçu, planifié et exploité et maintenu, pardon, pour la pointe du réseau et qu'il continue d'être conçu, planifié et exploité de la même manière.

D'ailleurs ce fut mentionné à l'audience par monsieur Filion lors de son témoignage. Je vous réfère aux notes sténographiques, volume 1, de la première journée d'audience, le quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005) aux pages 29, 30 et 39. Je cite monsieur Filion :

Alors, le réseau de transport d'Hydro-Québec évolue en fonction de la puissance requise pour rencontrer les besoins de la pointe principalement bien sûr de la charge québécoise, qui, elle, est fortement influencée par le chauffage électrique. Donc, le

chauffage électrique qui amène une pression importante sur la puissance en pointe et qui, bien sûr, influence grandement la capacité de transport du réseau. Et c'est l'élément déterminant dans la conception et l'évolution, et les additions à réaliser sur le réseau de transport pour être capable de transiter ou d'offrir les capacités requises en pointe.

Le Transporteur a également démontré tant dans sa preuve écrite que testimoniale que la puissance constitue l'inducteur du coût des équipements constitutifs du réseau, que le réseau intégré est conçu pour transiter la puissance correspondant aux conditions les plus stressantes de transit, que la répartition ne doit pas être effectuée en fonction de l'énergie car elle n'est pas un critère de conception et ne constitue pas un inducteur de coût et enfin, que toutes les limites d'exploitation du réseau sont identifiées en puissance ainsi que la capacité des équipements.

D'ailleurs, lors de l'audience, le témoignage de monsieur Jean-Marie Gagnon, ingénieur à la planification chez TransÉnergie, résume bien

la plupart de ces éléments de preuve.

Je cite son témoignage à partir des notes sténographiques du premier quinze (15) novembre deux mille cinq (2005), volume 2, pages 75 à 77, monsieur Gagnon s'exprime ainsi :

Donc, la répartition par composante vise à évaluer ou à définir les facteurs qui sont vraiment les inducteurs de coût de service. Et en ce sens-là le réseau intégré d'Hydro-Québec est conçu pour transiter la puissance sur le réseau dans les conditions les plus stressantes, et le Transporteur affirme que la puissance est vraiment la composante du réseau qui a le plus d'impact sur sa conception et également sur les coûts d'investissement, contrairement à l'énergie.

J'ajouterais que la répartition n'est pas effectuée normalement, elle n'est pas effectuée en fonction de l'énergie parce que l'énergie n'est pas un critère de conception et également parce que l'énergie n'est pas

l'inducteur de coût fondamental du réseau. C'est naturellement la puissance.

Les équipements du réseau, qu'on doit ajouter sur le réseau, donc qui nous permettent d'améliorer le réseau, sont tous basés sur le fait qu'il faut transporter la puissance maximale des centrales afin d'alimenter notre charge, et c'est une exigence, comme disait monsieur Hébert, une exigence incontournable.

Donc, enfin pourquoi la répartition par puissance? Parce que la puissance est le facteur déterminant des coûts du Transporteur. Les contraintes sur le réseau s'accroissent avec l'accroissement du transit sur le réseau et culminent naturellement lors de la période de pointe annuelle. Et enfin, toutes les limites de transport sur le réseau, ainsi que les capacités des équipements sont déterminées en fonction de la puissance. Donc, aucun de ces éléments-là ne fait référence à

de l'énergie.

C'est à la demande de la Régie, suite à sa décision D-2002-95, page 213 plus précisément que le Transporteur a analysé la composante énergie pour le raccordement des centrales. Je cite la décision :

La preuve au dossier fait apparaître un lien entre l'électricité transitée sur les équipements de raccordement aux centrales et la production de ces centrales. Selon la Régie, ce lien doit être examiné plus en profondeur dans une prochaine étude afin de statuer s'il doit être reflété dans l'étape de la répartition des coûts entre la puissance et l'énergie.

Le Transporteur soumet qu'il a répondu de façon satisfaisante à cette demande spécifique de la Régie en déposant dans sa preuve à la pièce HQT-13, document 7, toutes les données nécessaires pour que la Régie puisse examiner la répartition en puissance et en énergie des coût des sous-fonctions, postes élévateurs et lignes de raccordements des centrales.

D'ailleurs, tel que démontré dans la preuve

écrite, HQT-3, document 7, page 33, l'écart relatif entre la répartition proposée par le Transporteur en fonction de la puissance et celle de la Régie tenant compte de la puissance et énergie n'est pas substantielle. Il s'agit d'un écart d'environ quatre millions (4 M\$) pour une année donnée et sur l'horizon 2001-2005, cet écart devient nul pour 2004-2005.

Maintenant, la position de certains intervenants à l'égard de la répartition par composante. La FCEI, tant dans son mémoire que par son témoignage, appuie la méthode de répartition par composante préconisée par le Transporteur. En effet, à la page 9 de son mémoire, la FCEI conclut que :

Sur la base des données disponibles...
soit HQT-6, document 1, page 48, réponse à la question 19.3,

... et des scénarios présentés, la répartition par composante selon la puissance semble pertinente.

De plus, il est intéressant de noter que l'analyste de la FCEI a déclaré en audience qu'il supporte le principe et qu'il y a peu de transporteurs qui font la répartition par

composante selon l'énergie. C'est aux notes sténographiques du vingt et un (21) novembre deux mille cinq (2005), volume 6, page 109.

(9 h 37)

Dans le présent dossier, le Transporteur soumet qu'il a démontré que la composante énergie ne devrait pas être utilisée dans l'étape de répartition du coût de service. Entre autres, puisque l'énergie transportée n'est pas un critère de conception, puisque l'énergie n'est pas un inducteur de coût, puisque il a été démontré par le Transporteur que c'est le niveau de puissance qui est le facteur de base dans la conception des postes de départ et des lignes de raccordement des centrales.

Il a également soumis en preuve, et c'est à la pièce HQT-3, document 1, page 24, que dans les Planning Standards du NERC, produits au cours de l'année quatre-vingt-dix-sept (97) et servant dans la démarche actuelle de l'établissement des Reliability Standards, l'énoncé suivant est présenté à la page 9 dans l'introduction du chapitre « System Adequacy and Security - Transmission Systems » :

The fundamental purpose of the

interconnected transmission system is
to move electric power from areas of
generation to areas of customers
demand (load).

L'énoncé que la puissance à transporter est
l'essence même d'un réseau de transport de
l'électricité traduit très bien la position du
Transporteur à l'effet que les caractéristiques du
réseau sont déterminées non pas par l'énergie
transportée mais bien par la puissance à
transporter.

Par conséquent, le Transporteur soumet
respectueusement qu'il n'y a pas lieu d'établir que
les coûts du service des équipements de
raccordement des centrales puissent être causés par
l'électricité qui transite sur ses équipements en
provenance des centrales de production.

En conclusion, le Transporteur soumet
respectueusement à la Régie qu'elle devrait
attribuer entièrement à la composante puissance son
coût de service.

À cet égard, Messieurs les régisseurs, je
vous soumets qu'il n'y a aucune preuve technique
qui a été présentée à la Régie dans les présentes
audiences qui vient contredire cette conclusion

recherchée par le Transporteur et cette demande qu'il fait à la Régie d'attribuer, à la composante puissance, son coût de service.

Maintenant, la répartition par service. Le coût du service par fonction et par composante est ensuite réparti entre les clients des différents services de transport, mesuré en termes d'usage, par exemple en kilowattheures. Selon la NARUC, la prémisse sur laquelle est basée la répartition est que le coût pour fournir un service à un client est proportionnel à la demande qu'il impose au système de transport et à ses composantes.

Différentes méthodes existent pour établir la relation entre le coût de desservir un client, ou un groupe de clients, et la demande de ce dernier : 1 CP, 3 CP, 12 CP. La méthode préconisée et proposée par le Transporteur est celle du 1 CP, facteur de répartition de la pointe annuelle coïncidente.

Ça consiste à considérer les efforts déployés pour rencontrer la pointe annuelle du réseau comme étant la principale causalité des coûts de ce réseau. Les groupes de clients contribuant le plus à cette pointe se verront imputer la plus grande part des coûts.

Le Transporteur fonde la répartition par service sur le principe de causalité entre le coût du service de transport et les investissements et les dépenses qui doivent être réalisés pour rencontrer la pointe annuelle du réseau. Le Transporteur soutient que les autres méthodes de répartition par service ne s'appliquent pas à son réseau car elles ne sont pas conformes à la nature spécifique de son réseau, ni à l'utilisation qu'en fait sa clientèle.

Le Transporteur fonde sa position sur les faits suivants, qu'il a mis en preuve et qu'il a démontrés. Premièrement, le profil de la charge reflète une différence importante entre la pointe annuelle et la puissance moyenne annuelle transitée sur le réseau, correspondant à près de soixante pour cent (60 %) de la puissance de la pointe annuelle.

Deuxièmement, cette pointe s'explique par la prédominance du chauffage électrique au Québec. Et ça a été mentionné par le témoin Jean-Marie Gagnon, le premier point d'ailleurs aussi, je m'excuse, au volume 2 des notes sténographiques du quinze (15) novembre deux mille cinq (2005), à la page 78.

Le Transporteur insiste sur cet élément important qui influence les décisions et les investissements du Transporteur, tel qu'il fut mentionné à l'audience par monsieur Filion.

Alors le réseau de transport d'Hydro-Québec...

et je cite, pardon, monsieur Filion :

Alors le réseau de transport d'Hydro-Québec évolue en fonction de la puissance requise pour rencontrer...

bien, en fait, je l'ai déjà citée, je rappelle cette citation, où monsieur Filion confirme que le réseau de transport vise à rencontrer les besoins de la pointe, principalement celle de la charge locale québécoise, qui est fortement influencée par le chauffage électrique.

Cette particularité du Québec distingue ainsi le réseau du Transporteur des autres réseaux auxquels on veut le comparer. Les critères de conception du réseau énoncent que la puissance à transporter doit correspondre à la puissance prévue à la pointe, compte tenu des échanges contractuels avec les réseaux voisins.

Le NPCC en deux mille trois (2003) a revu les façons de faire du Transporteur quant à sa

planification pour la pointe. Elles ont été reconnues par NPCC en conformité complète avec ses exigences. Les tests de la FERC effectués par l'expert Ren Orans démontrent sans équivoque que l'utilisation de 12 CP doit être rejetée. D'autres tests confirment que le facteur de répartition de 1 CP est le plus approprié pour la répartition du coût du Transporteur. Je me réfère à la pièce HQT-4, document 3, pages 20 et suivantes, et au témoignage de monsieur Ren Orans, entendu lorsqu'il s'est joint au panel 3 des témoins.

La position du Transporteur est conforme aux prescriptions contenues au Guide sur la répartition du coût de service de l'APPA. C'est mentionné d'ailleurs à la pièce HQT-3, document 1, page 30. Le Transporteur reprend ainsi cette preuve écrite :

12-CP allocates demand costs over an annual period of time and, in this respect, can dilute, or reduce, the allocation of demand costs of those customer classes heavily contributing to sharp maximum system peak demands. If the power system has a high winter or summer peak demand relative to

demands of other times, use of this
method is questionable if a cost-price
signal were desired to reduce peak
demand.

Ainsi, dans le cas du réseau du Transporteur ayant
une forte pointe d'hiver relativement au reste de
l'année, il est alors inapproprié d'utiliser un
facteur de répartition 12 CP lorsque ce qui est
recherché est l'incitation à réduire la demande au
moment de pointes annuelles.

À cet effet, le témoignage de monsieur
Jean-Marie Gagnon démontre en détail pourquoi le
Transporteur utilise une seule pointe annuelle
coïncidente à titre de facteur de répartition du
coût de service. C'est au volume 2 des notes
sténographiques, l'audience du quinze (15) novembre
deux mille cinq (2005), aux pages 77 à 79.

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse, Maître Morel, je peux vous poser une
petite question de compréhension sur votre
plaidoirie?

Me F. JEAN MOREL :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez parlé de la question du signal de prix

plus tôt dans votre plaidoirie à l'égard de la répartition par fonction. Et vous avez commenté la proposition de l'Union des consommateurs à l'égard du raccordement des centrales en fonction de leur usage, comme GRTA's, en disant que cette proposition-là n'envoie pas un juste signal de prix. Est-ce que c'est l'argument que vous faites maintenant que vous annoncez plus tôt ou est-ce que c'est un autre argument à l'égard de la répartition par fonction?

(9 h 47)

Me F. JEAN MOREL :

En parlant de signal, on me signale que j'aurais parlé de signal de coût dans le cas de raccordement plutôt que signal de prix à la pointe. Et à cet égard donc, ce serait deux arguments différents, le bon signal pour le coût, pour le Producteur du coût du raccordement. Alors que dans l'autre cas...

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Me F. JEAN MOREL :

Parfait. Merci. Lors de son témoignage, monsieur Jean-Marie Gagnon a par ailleurs illustré et démontré à l'aide d'un graphique, qui faisait partie de la présentation du panel 3 sur la

répartition du coût de service, laquelle
présentation est déposée sous la cote HQT-8
document 3, les conséquences de concevoir ou de
planifier le réseau en fonction du facteur de 3 CP
et de 12 CP. Et je cite ce que monsieur Gagnon
disait en présentant ce graphique :

Alors, basé sur cette information-là,
quel pourrait être l'impact de
planifier pour notre réseau selon une
demande de 3 CP ou 12 CP. Alors,
premièrement c'est que le réseau ne
serait pas planifié dans les
conditions les plus stressantes; ce
que nous demandent normalement nos
critères de planification et de
conception. De plus, il y aurait un
manque important de compensation
réactive qui ne serait pas ajoutée
pour vraiment correspondre aux
conditions de pointe qui
surviendraient à l'année en question.
Enfin, on peut imaginer que si le
Transporteur devait planifier son
réseau en fonction d'une pointe par
exemple 3 CP ou 12 CP, il est assez

certain que ceci impliquerait de la congestion sur le réseau et possiblement de la production captive, entre autres la production hydraulique qui est dans les centres éloignés de production.

Donc, si on devait utiliser ce mode de planification là, on aurait probablement, on devrait utiliser des moyens de gestion qui seraient plus onéreux. On aurait une couverture plus faible naturellement pour la condition de pointe normale ainsi que pour les pointes exceptionnelles. On devrait possiblement utiliser des moyens de ressources de production qui sont plus onéreuses; entre autres utiliser plus souvent si on veut nos centrales thermiques et au gaz. Et enfin on devrait faire appel aux réseaux voisins sur une base plus longue avec possiblement des coûts d'approvisionnement qui seraient plus importants.

Donc, de façon sommaire, le

Transporteur maintient que la répartition des coûts de service en fonction d'une pointe unique - donc la pointe coïncidente de l'année, donc un CP respecte la causalité des coûts de service en utilisant la puissance de pointe et le point à point long terme - permet de satisfaire adéquatement les besoins de pointe de la charge locale et du service point à point, et reflète une caractéristique importante du réseau du Transporteur qui le distingue des autres réseaux avec lesquels il pourrait être comparé.

Fin de la citation. Le docteur Orans a également témoigné à l'effet que la FERC avait déjà imposé la méthode de répartition du 1 CP, et ce malgré l'apparence de certains tests qui auraient préconisé soit un 12 CP ou 2 CP. À cet effet, il a cité la décision American Electric Power Service Corporation, Opinion and order affirming in part and reversing in part initial decision - Docket ER93-540-06, qui a été rendue le trente (30) juillet mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999) et déposée en annexe de son rapport d'expertise,

lequel est la pièce HQT-4 document 3.

En témoignant à cet égard le seize (16) novembre, tel que rapport aux notes sténographiques, volume 3, le docteur Orans s'exprime ainsi, et je cite :

However, FERC has, from case to case, determined that various systems were appropriate for 1-CP. In my review of the actual A&P decision determine this A&P method for short-term point-to-point service, I was reading that decision, it's a decision, I believe, it was in nineteen ninety-nine (1999), it's an interesting case because it shows how much stock FERC puts in its own test.

So, A&P in that case was arguing forcefully that its load was a 12-CP system by FERC's own test but previous, in previous cases, A&P had information showing that they planned their system based on 1-CP. FERC's decision is very clear in that case, that in spite of the test which make it look like something between a 4, or

maybe a 12-CP, looks to me like it's a
4 but there is some range for
interpretation.

Fin de la citation. En réponse à une question de la
FCEI, le docteur Orans a répondu dans son contre-
interrogatoire que le premier test en matière de
répartition du coût de service, entre autres, à la
FERC n'est pas la répartition en fonction des
pointes coïncidentes mais plutôt sur quoi se base
un transporteur pour planifier son réseau. En
l'occurrence, pour TransÉnergie, c'est la pointe
annuelle coïncidente.

Et je cite, je citerais maintenant un
échange entre le procureur de la FCEI et le témoin
Ren Orans que l'on retrouve aux notes
sténographiques du quinze (15) novembre, volume 2,
pages 134 à 136, et je cite tout d'abord une
réponse du docteur Orans :

No, I don't agree with that statement.

I think it would be fair to say it
would be within the bounds of the
three limited tests. But if you read
the rest of what Mr. Small talks
about, and if you're familiar with
other FERC cases, again, the first

test is, what does the utility use for planning?

But in cost allocation, the primary goal is those costs should be reflective or causally related to the way the utility does planning. I think HQT has met a reasonable standard for proof that it continues, it did in two thousand (2000), two thousand and one (2001), and it continues to plan based on a single CP each year.

Et, là, une question posée au docteur Orans :

Q. You didn't answer my question, my question was, based on FERC tests and all the experience you've got, is that, would it be unreasonable for the Régie to decide that the 3-CP method would be acceptable?

R. Yes, I believe that it would unreasonable.

Q. It would be unreasonable?

R. To develop costs in that way. I believe the costs, to serve a study, should be reflective of the planning data, and I don't think there has been

any evidence presented in this case that shows that HQT plans his system on based on 3-, or 12-, or 4-CP. [...] So, this method of allocation preserves the original commitment and tie-in between the long term request and the cost. I think it would be unfortunate if this Commission were to adopt a cost allocation strategy or a cost allocation process that significantly vary the allocation of fixed costs, large fixed costs between users when the market price of short term energy changed, which changes vary frequently.

So, it could, you know, you could see it vary, you know, as much as four hundred million dollars (\$400 M) in a year, can drop down to seventy million dollars (\$70 M) but those don't change HQT's fixed costs and it don't change the reasoning HQT built its system.

En réponse aux questions de la Régie quant à la causalité des coûts de transport qui devaient être examinés en fonction de la planification de la

production d'électricité par rapport à la causalité des coûts de production, le Transporteur a clairement répondu à cet effet qu'il doit être en mesure d'acheminer l'électricité produite par les centrales du Producteur, mais au sens des Tarifs et conditions et tel qu'annoncé par la Régie, le client du Transporteur pour l'alimentation de la charge locale, c'est le Distributeur.

Aux notes sténographiques du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), le volume 3, aux pages 55 et 56, le témoin Denis Gagnon s'exprime ainsi, et je cite :

Si je peux ajouter, Maître Rondeau, également, il faut bien se rappeler que pour répondre aux besoins de notre client, le Distributeur, une de ses premières demandes, c'est que le Transporteur soit en mesure d'acheminer la production de ses fournisseurs, des fournisseurs d'électricité du Distributeur dont le principal, comme vous le savez, est le Producteur, Hydro-Québec, qui fournit l'électricité patrimoniale.

Donc, c'est certain que le

Transporteur dans sa planification du réseau et dans son exploitation doit être en mesure d'acheminer l'électricité produite par les centrales du Producteur mais au sens des tarifs et conditions et la Régie l'avait précisé dans la décision D-2002-95, le client du Transporteur pour ce qui est de l'alimentation de la charge locale, c'est le Distributeur.

Donc, lorsque le Transporteur engage des dépenses pour acheminer l'électricité du Producteur pour l'alimentation d'électricité patrimoniale, c'est bien au nom du Distributeur que le Transporteur encourt ses coûts.

Au-delà de l'électricité patrimoniale, le Distributeur a d'autres, conclu d'autres contrats d'approvisionnement, soit avec des fournisseurs éoliens ou avec la centrale de Trans-Canada Énergie ou avec d'autres fournisseurs et c'est également une demande du

Distributeur que le Transporteur soit
en mesure d'acheminer la production
des autres fournisseurs d'électricité.

Quant au document déposé par la Régie sous la cote
RÉGIE-1 concernant la même question, le témoignage
de monsieur Jean-Marie Gagnon appuie la réponse que
j'ai citée de monsieur Denis Gagnon et démontre que
les méthodes d'allocation définies dans ce texte ne
s'appliquent pas au Transporteur.

Et je cite maintenant des notes
sténographiques du seize (16) novembre deux mille
cinq (2005), volume 3, pages 64 et 65. Et c'est une
citation du témoin Jean-Marie Gagnon.

(10 h)

Donc contrairement à ce qui est dit
dans le document, ce n'est pas, à
partir du moment où le besoin de
transit en puissance a été identifié,
c'est à partir de ce besoin-là qu'on
identifie les investissements majeurs
à faire sur le réseau. Et le fait que
le réseau soit utilisé en moyenne ou
donc en fonction d'une moyenne qui
correspondrait à l'énergie, dans notre
cas, n'a aucun impact sur le fait que,

initialement, on a eu besoin de faire des installations ou on a eu besoin d'investir basé sur la puissance à transiter. Et ça a été notre facteur déterminant dans les investissements majeurs que le réseau d'Hydro-Québec a eus, finalement, au cours des ans.

De plus, le Transporteur attire l'attention de la Régie sur la dernière phrase du texte cité par maître Rondeau, de la pièce Régie-1, il s'agit de l'extrait du Electric Utility Cost Allocation Manual, où, au troisième paragraphe de la page 75, qui avait été cité au témoin, on y lit :

The reason for this is that the transmission system is essentially considered to be an extension of the production system, where the planning and operation of one is inexorably linked to the other.

Il a été démontré par la preuve au dossier que la planification des opérations du Transporteur n'est pas liée de façon inexorable avec celle du Producteur.

Maintenant, la position des intervenants à l'égard de la répartition par service. Certains

supportent une pointe coïncidente, il s'agit en fait de l'AQCIE-CIFQ, et je cite à cet égard la page 21 du témoignage écrit du docteur Zak El-Ramly, où, en conclusion à son rapport, il fait quatre recommandations. La première d'entre elles commence ainsi :

The 1-CP approach is the most
appropriate to the HQT system...

Également, l'AIEQ supporte la position du Transporteur à cet égard et monsieur Bolullo, dans son rapport, c'est à la page 13, au haut de sa preuve écrite, s'exprime ainsi :

On réalise, en second lieu, que le
coût de service du réseau de transport
est directement attribuable aux
clients qui provoquent de façon
coïncidente cette demande de pointe
maximale.

LE PRÉSIDENT :

Avant que vous ne repreniez, juste vous indiquer, il est rendu dix heures cinq (10 h 5), vers dix heures quinze (10 h 15), on va prendre une pause alors peut-être que rendu à dix heures quinze (10 h 15), s'il y a un moment opportun pour vous pour prendre une pause, ce serait agréable. Et puis

à ce moment-là, peut-être aussi nous informer du temps requis pour compléter votre plaidoirie au retour.

Me F. JEAN MOREL :

Effectivement, Monsieur le Président, j'avais remarqué l'heure moi aussi et j'avais remarqué mes deux piles. C'est une bonne chose que madame la sténographe ait rempli sa machine de papier parce que ça va aller vite. Si je suis pour respecter, possiblement que je vais dépasser un peu mais je vais essayer de faire ça vite.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Me F. JEAN MOREL :

J'allais conclure, Monsieur le Président, sur cette question, sur toute la question de la répartition des coûts et ensuite entrer dans le sujet de la tarification. Alors si vous me permettez de conclure là-dessus, puis indépendamment, si on est près, très près ou pas très près de et quinze (10 h 15), on pourra prendre la pause à ce moment-là.

Alors, en conclusion quant à la répartition des coûts, je vous sou mets que le Transporteur a répondu aux attentes et aux exigences de la Régie

dans sa décision D-2002-95, et je ne citerai pas encore une fois, quoique je pourrais, ce n'est pas les mêmes, je m'aperçois que ce n'est pas le même passage exactement, à la page 211, où la Régie, dans sa décision, s'exprime ainsi :

Ne disposant pas d'une étude suffisamment détaillée à ce niveau, la Régie accepte pour la présente décision de considérer la totalité des coûts en puissance telle que proposée par le Transporteur. Dans ces circonstances, la Régie accepte la proposition du Transporteur d'allouer l'ensemble des coûts de transport selon la pointe annuelle. Toutefois, étant donné le degré insuffisant de précision de l'étude produite par le Transporteur, la Régie ne peut conclure de façon définitive sur le caractère adéquat ou non de l'approche du Transporteur dans une perspective à moyen et à long terme. Elle jugeait nécessaire de disposer d'une étude d'allocation des coûts effectuée suivant les règles de l'art de la

tarification.

Le Transporteur soumet respectueusement que dans le présent dossier, il a déposé une étude suffisamment détaillée et faite selon les règles de l'art de la tarification, qui permet à la Régie de conclure que la proposition du Transporteur d'allouer l'ensemble des coûts selon la pointe annuelle coïncidente est la façon la plus juste et équitable; c'est cette répartition qui donne l'équilibre le plus juste entre la répartition des coûts pour la charge locale et pour le point à point.

Également, le Transporteur soumet respectueusement qu'il a rencontré les principes applicables en matière de répartition du coût de service, entre autres celui du traitement équitable des clientèles, c'est-à-dire d'attribuer aux clientèles les coûts qui leur sont propres.

Aussi, le Transporteur a su démontrer, parmi les méthodes de répartition en vigueur dans l'industrie, qu'il a choisi la méthode qui reflète le mieux ses particularités quant à la configuration de son réseau qu'au profil de la demande et sa méthode est conforme au contexte réglementaire et commercial dans lequel il oeuvre.

Le Transporteur soumet que toute la preuve

au dossier fait état de façon probante que le réseau est conçu pour la pointe coïncidente. Et, à cet égard, aucune preuve technique n'est venue réfuter cet état de faits.

En fait, la Régie n'a devant elle qu'une étude de répartition des coûts, il s'agit de celle du Transporteur, laquelle, j'espère vous avoir convaincus, a été faite selon les attentes de la Régie.

Des experts ont été entendus, des analystes et des experts ont été entendus par la Régie, certains, des économistes, d'autres, ingénieurs; aucun d'entre eux n'a déposé à la Régie une étude d'allocation de coûts ou, en fait, une étude qui se rapproche d'une étude de répartition de coûts, je m'excuse.

Ce que vous avez eu de certains intervenants et de leurs experts, ce sont des critiques, des questionnements quant à la seule étude de répartition de coûts que vous avez devant vous, des propositions d'en changer un aspect, d'en changer un petit bout ici et là.

À cet égard, j'aimerais faire un rapprochement entre ces demandes de changer un petit bout à l'expression utilisée par le témoin,

l'expert Bill Harper, et c'est aux notes sténographiques du vingt et un (21) novembre deux mille cinq (2005), alors qu'il témoignait en chef, volume 6, page 39, où il s'exprime ainsi :

I think the conclusion to be drawn, it would be inappropriate to cherry pick particular aspects of their methodology without understanding how the whole thing works together, I think it would be inappropriate to take one particular and say we have a precedent here without realizing that that's part of an overall package.

Alors c'est ce que je vous soumets en conclusion, la Régie a demandé au Transporteur de supporter la répartition des coûts qu'il proposait par une étude de répartition des coûts. Cette étude est au dossier, cette étude reflète la proposition du Transporteur, reflète les réalités du Transporteur et, bien que la Régie, je l'admets, ne soit pas liée à fer et à clous à ces conclusions-là, parce qu'elle a la discrétion même expresse en vertu de sa Loi d'approuver une méthode de répartition des coûts, je pense que, pour respecter les droits du Transporteur à une preuve pleine et entière, et

surtout à une défense pleine et entière, si je peux m'exprimer ainsi, si la répartition des coûts, ou l'étude de répartition des coûts du Transporteur devait poser des questionnements particuliers à la Régie, je pense que ça serait la façon de procéder pour que le Transporteur ait l'opportunité de répondre adéquatement, de soumettre une preuve complète, de soumettre, pour paraphraser monsieur Harper, un « overall package » qui réponde à ces nouvelles préoccupations, ou ces autres préoccupations-là, là, je vous soumetts qu'il y aurait lieu de le demander au Transporteur.

D'ailleurs, la Loi prévoit que la Régie peut demander à un transporteur ou un distributeur de lui faire une proposition à l'égard des tarifs. Je pense que ce n'est pas un hasard, je pense que la Loi est ainsi faite parce que l'entité réglementée, que ça soit un distributeur ou un transporteur, a, possède justement l'ensemble des informations requises pour faire une proposition, peut également soumettre à la Régie ces informations-là dans un, à la lumière des impératifs autres qu'économiques ou tarifaires, des impératifs techniques, des impératifs commerciaux, et cetera.

Alors je vous soumetts que l'étude de répartition des coûts qui vous a été soumise est complète, n'a pas été contredite, elle a été questionnée mais pas suffisamment pour ne pas être approuvée, ou adoptée comme telle par la Régie.

Je passerais à la tarification, Monsieur le Président, après la pause, si vous me le permettez.

LE PRÉSIDENT :

Alors une pause de vingt minutes. Nous reprenons à et trente-cinq (10 h 35), précisément. Et puis, au retour, il faudrait que vous nous indiquiez le temps requis puisque deux autres intervenants doivent faire leur plaidoirie aujourd'hui.

Me F. JEAN MOREL :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

(10 h 37)

LE PRÉSIDENT :

Alors, quelle est votre estimation juste?

Me F. JEAN MOREL :

J'allais dire c'est la question de l'heure.

LE PRÉSIDENT :

Précisément, en fait j'aurais même espéré une question de minutes, mais...

Me F. JEAN MOREL :

Et c'est à peu près ça que j'estime une bonne heure encore, mais je vais essayer d'y aller de façon plus abrégée. C'est un peu mon manque d'expérience d'une plaidoirie orale. Vous savez, quand j'écris cent quatre-vingt-douze (192) pages de plaidoirie en deux mille (2000) - monsieur Tanguay s'en souviendra - j'ai effectivement écrit beaucoup; je vais essayer de couper, d'aller à l'essentiel de chaque paragraphe. Donc, ça va probablement paraître encore plus décousu mais au moins j'aurai une excuse cette fois-là.

LE PRÉSIDENT :

Pensez-vous que - il est moins vingt, moins vingt-cinq, pensez-vous qu'à onze heures trente on peut penser pouvoir passer la parole à Brascan?

Me F. JEAN MOREL :

On va faire de notre mieux.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

SUSPENSION.

REPRISE.

Me F. JEAN MOREL :

J'en étais rendu à la tarification et voulant vous dire que les tarifs de transport existants d'Hydro-

Québec TransÉnergie sont ceux en vigueur depuis le premier (1er) janvier deux mille un (2001).

Dans sa décision D-2004-253, cependant, relative à la phase 1 de la présente demande, la Régie de l'énergie a déclaré ces tarifs existants provisoires à compter du premier (1er) janvier deux mille cinq (2005). Et ensuite, dans la décision D-2005-50, la Régie a autorisé le Transporteur à soumettre des tarifs de transport qui lui permettent de percevoir les revenus requis reconnus pour l'année deux mille cinq (2005).

Donc, pour faire suite à ces décisions de la Régie, le Transporteur soumet pour approbation dans cette phase 2 les tarifs des services de transport, les tarifs des services complémentaires, l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport et la contribution maximale pour les postes de départ.

Dans le cadre de cette proposition, le Transporteur vise la stabilité des tarifs de transport et la perception de l'ensemble des revenus requis pour la prestation de ces services pour l'année deux mille cinq (2005).

Par ailleurs, les tarifs des services complémentaires sont mis à jour pour refléter les

plus récents paramètres, tout comme l'allocation pour les ajouts au réseau de transport. La contribution maximale pour les postes de transport demeure quant à elle inchangée, sauf dans les cas où il y a deux niveaux de transformation.

Les principes qui ont guidé le Transporteur dans l'établissement de ces tarifs, tels que proposés pour deux mille cinq (2005), sont les mêmes que ceux qui avaient servi à l'élaboration des tarifs présentement en vigueur. Et je vous les rappelle. La proposition du Transporteur respecte la définition du réseau de transport énoncée à l'article 2 de la Loi ainsi que les principes de l'uniformité territoriale de tarification prescrits à l'article 49 de la Loi.

Pour le même service, tous les clients du Transporteur ont ainsi le droit à un même tarif, indépendamment de leur situation géographique, du parcours utilisé pour le transport d'électricité d'un point à un autre ou la distance parcourue par l'électricité transitée.

Plus spécifiquement le Transporteur propose des tarifs de transport basés sur l'année-témoin projetée, deux mille cinq (2005), pour laquelle les revenus requis ont déjà été approuvés.

Comme l'année-témoin projetée et l'année tarifaire du Transporteur débutent au premier (1er) janvier, le Transporteur propose, dans le cadre de cette demande, des tarifs et des conditions de service de transport applicables rétroactivement au premier (1er) janvier deux mille cinq (2005). Ceci permettra au Transporteur de percevoir la totalité des revenus requis approuvés par la Régie pour cette même année.

Par ailleurs, la Régie a indiqué dans sa décision D-2002-95 qu'elle acceptait, aux fins de la demande tarifaire de l'année deux mille un (2001), la proposition du Transporteur quant à l'application d'un tarif timbre-poste de transport, basé sur les coûts moyens et exprimés en dollars par kilowatt. Le Transporteur propose de maintenir cette approche qui répond adéquatement au contexte énergétique du Québec, en plus d'assurer la continuité et la stabilité des tarifs de transport.

J'aimerais citer ici le témoignage de monsieur Filion, qui a été reproduit aux notes sténographiques, le volume 1 du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005). Monsieur Filion s'exprime ainsi, et je cite :

Nous avons également, bien sûr,

analysé les scénarios possibles pour, finalement arriver à la conclusion que le dossier ou les décisions prises par la Régie de l'énergie en deux mille un (2001), sur la cause de deux mille un (2001), permettaient en étant, je dirais, strictement ajustés au niveau d'une mise à jour des données, permettaient d'offrir une continuité et une stabilité des tarifs.

Or donc nous recommandons et nous proposons, à toutes fins pratiques, un statu quo de la structure tarifaire telle qu'elle est présentée. Donc les grands principes qui établissent le partage des revenus requis entre le Distributeur et les clients du service point à point nous semblent très appropriés.

Les données que nous avons dans notre phase 2 permettent également d'assurer un juste équilibre entre la charge locale et les tarifs des revenus point à point et notre analyse de l'attribution des coûts démontre cet

équilibre.

Alors nous offrons donc des conditions de service, nous proposons donc des conditions de service qui, d'une part, répondent aux demandes de la Régie de l'énergie, qui respectent les décisions prises antérieurement et qui, également, répondent aux besoins des clients, et qui nous ont permis, malgré les éléments de contexte que je vous ai mentionnés tout à l'heure, une croissance importante de la charge locale au Québec, des investissements importants pour raccorder des nouvelles sources de production, à toutes fins pratiques, de maintenir un tarif unitaire qui, à toutes fins pratiques, demeure stable.

(10 h 44)

Me F. JEAN MOREL :

Merci. Quant à la tarification au coût moyen, l'établissement des tarifs des services de transport à partir du coût moyen global telle que proposée par le Transporteur et approuvé par la Régie dans sa décision D-2002-95 était et demeure

le mode de tarification appropriée et optimale de l'avis du Transporteur.

La tarification des services de transport est établie en tenant compte des besoins de la clientèle, des particularités du réseau de transport, de la tarification en vigueur depuis le premier (1er) janvier deux mille un (2001) de même que des contextes commercial, réglementaire et légal encadrant le transport de l'électricité au Québec.

Tel que plus amplement mentionné à la pièce HAST, document 1, le réseau de transport est conçu et planifié de façon intégrée pour répondre à la pointe qui survient en hiver en plus d'être exploité de façon intégrée pour fournir tous les services de transport. Aussi le Transporteur préconise la récupération du coût du service auprès de l'ensemble de la clientèle afin d'assurer la prestation du service et de répondre de façon fiable aux besoins de la clientèle.

Comme les dépenses et les investissements relatifs au réseau servent à répondre aux besoins de la clientèle et que le principal client du Transporteur est Hydro-Québec Distribution pour les fins d'alimentation de la charge locale, la

responsabilité ultime d'assumer les revenus requis revient à la charge locale. Cette dernière bénéficie en effet de l'ensemble des installations du réseau de transport nécessaires pour desservir ses besoins.

Cependant, en commercialisant des capacités de transport auprès de la clientèle des services de transport de point à point à long terme et à court terme, le Transporteur peut optimiser l'utilisation du son réseau et partant obtenir des revenus additionnels qui permettent de réduire l'apport des revenus requis assumés par la charge locale.

Afin d'assurer la stabilité de ses tarifs de transport, le Transporteur propose donc de continuer à les établir selon l'approche approuvée par la Régie pour les tarifs en vigueur.

Cette approche prend en compte le contexte commercial dans lequel évolue le Transporteur tel que plus amplement décrit à la pièce HQT-2, document 1. Elle respecte également le contexte réglementaire et juridique encadrant le transport d'électricité au Québec et permet de refléter les particularités auxquelles le réseau de transport doit faire face durant la période de pointe puisque le réseau est conçu, rappelons-le, planifié et

exploité pour faire face à la puissance de pointe.

Enfin, le Transporteur soumet que sa proposition tarifaire s'appuie sur des critères généralement reconnus permettant d'établir des tarifs justes et raisonnables tout en reflétant les facteurs inducteurs du coût du service selon les particularités du réseau.

Le Transporteur propose de reconduire l'approche tarifaire actuelle pour l'établissement des tarifs annuels, mensuels, hebdomadaires et horaires pour l'année deux mille cinq (2005). Ainsi les tarifs proposés sont en continuité avec ceux autorisés par la Régie pour l'année deux mille un (2001) et permettent d'assurer la stabilité tarifaire recherchée par le Transporteur.

A la pièce HQT-4, document 1, le Transporteur décrit la méthode d'établissement des tarifs de transport et la récupération des revenus qui en découlent.

Évidemment, je n'ai l'intention de reprendre cette preuve in extenso.

J'aimerais toutefois, apporter à l'attention de la Régie certains aspects précis.

Le niveau des tarifs de transport est établi de manière à percevoir les revenus requis

pour l'année deux mille cinq (2005) en tenant compte des besoins de transport.

La prévision de la capacité de transport excédentaire disponible sur le réseau, commercialisable au moyen de transactions à court terme, permet d'obtenir les revenus qui réduiront la part des revenus requis assumée par les clients des services de transport à long terme, soit la charge locale et le point à point à long terme.

Le tarif annuel est ensuite déterminé en divisant les revenus requis résiduels par la pointe annuelle prévue pour le service d'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et le service de point à point à long terme. Cette approche est la même que celle utilisée pour l'établissement du tarif actuel.

Le tarif annuel proposé pour l'année deux mille cinq (2005) présente une légère réduction par rapport au tarif existant, permettant ainsi d'assurer la continuité et la stabilité des tarifs de transport au Québec.

Le Transporteur propose essentiellement la reconduction de la structure des tarifs à court terme, comme je l'ai mentionné.

Afin d'assurer la continuité des services

de transport offerts à sa clientèle et la
consistance avec les services offerts selon les
prescriptions de l'Ordonnance 888 de la FERC, le
Transporteur propose de reconduire les modalités
fermes et non fermes de ses tarifs mensuels,
hebdomadaires et quotidiens.

Dans le contexte de l'évolution des marchés
voisins plus amplement décrit à la pièce HQT-2,
document 1 et dont j'ai fait mention plus tôt, le
Transporteur est d'avis que le maintien du statu
quo quant à la structure tarifaire est justifié
pour permettre d'assurer à la charge locale la
stabilité du coût unitaire du service de transport
dont elle a bénéficié depuis les dernières années.

Cette approche permet également au
Transporteur de poursuivre ses pratiques
commerciales qui visent à tirer pleinement profit
de l'optimisation de l'utilisation du réseau de
transport par le biais des services de transport de
point à point, permettant ainsi d'alléger la
contribution de la charge locale.

Le maintien de la structure tarifaire
actuelle s'inscrit dans la foulée de certaines
tendances observées dans les réseaux voisins où
l'on note une réduction progressive, voire une

élimination, des tarifs des services de point à point, tel que je l'ai mentionné précédemment et tel qu'il est indiqué à la pièce HQT-2, document 1.

Enfin, la méthode d'établissement des tarifs mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaires sur la base du tarif annuel est la même que celle approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95 et les tarifs mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaires demeurent inchangés par rapport aux tarifs actuels.

(10 h 50)

À la pièce HQT-4 document 1, à la section 4.3, aux pages 18 à 26 de 40, le Transporteur a présenté en détail l'établissement des revenus devant être perçus du service de la charge locale, du service en réseau intégré et des services de point à point. Ces revenus sont obtenus en appliquant les tarifs de transport à la prévision correspondant à chacun de ces services.

Cet exercice démontre que les tarifs de transport proposés permettent de récupérer la totalité des revenus requis approuvés par la Régie pour l'année-témoin projetée deux mille cinq (2005).

Les revenus provenant du service de

transport pour l'alimentation de la charge locale correspondent aux revenus requis du Transporteur, approuvés par la Régie, réduits des revenus des services de point à point long terme et à court terme et des revenus du service en réseau intégré.

Les revenus de deux millions quatre cent quatre-vingt-trois millions (2483 M\$) provenant du service d'alimentation de la charge locale - je l'ai indiqué, j'allais vous indiquer le pourcentage d'augmentation; ça a déjà été fait à quelques reprises, je saute.

En l'absence de revenus pour le service de transport en réseau intégré, les revenus du service de transport pour l'alimentation de la charge locale correspondent à la totalité des revenus requis inscrits à l'appendice H des Tarifs et Conditions.

Quant à la facture que le Distributeur devra assumer pour le service d'alimentation de la charge locale, le Transporteur propose de maintenir l'approche actuelle qui consiste à facturer ce service à partir du montant fixe inscrit à l'appendice H jusqu'à ce que ce montant soit modifié lors d'une demande tarifaire subséquente.

Ainsi, même si les besoins réels de la

charge locale différent par rapport à la prévision déposée dans la présente demande, le service de transport sera offert par le Transporteur sans frais additionnels pour le Distributeur.

Quant au service de transport de point à point, le Transporteur propose de maintenir la méthode actuelle de facturation, qui consiste à appliquer le tarif de transport correspondant aux capacités réservées par le biais du système Oasis, majoré du taux de perte de transport conformément aux Tarifs et Conditions.

Toujours à la pièce HQT-4 document 1, le Transporteur a établi dans un premier temps l'appariement entre la répartition du coût du service et la structure des tarifs pour comparer ensuite les résultats de la répartition du coût du service avec les revenus provenant des tarifs proposés.

Les tarifs devant permettre d'indiquer aux clients le niveau du coût de service requis pour répondre à leurs besoins, la structure tarifaire s'appuie sur les mêmes composantes que le coût du service, soit les composantes puissance, énergie et abonnement.

La prise en compte de la puissance dans la

structure tarifaire du Transporteur permet de percevoir le coût du service du réseau de transport nécessaire pour répondre à la demande de pointe puisque ce coût doit être récupéré, même en l'absence de consommation d'énergie.

Cependant, les tarifs de transport ne contiennent pas de composante énergie compte tenu du fait qu'aucun élément significatif du coût du service de transport ne dépend de l'énergie transitée.

En effet, si des coûts devaient être associés à la composante énergie, ils devraient correspondre aux coûts variables associés à l'utilisation du réseau de transport; soit les coûts additionnels pour effectuer une transaction supplémentaire.

Comme ces coûts représentent une très faible proportion du coût du service du Transporteur, il n'est pas justifié d'ajouter une composante énergie en cents par kilowattheure à la structure tarifaire actuelle exprimée en dollars par kilowatt.

Le même constat s'applique à la composante abonnement car le coût associé au nombre de clients desservis n'est pas significatif; ce que la Régie a

reconnu dans sa décision D-2002-95. Il en ressort que l'approche retenue pour la structure tarifaire est conforme à celle de la répartition du coût du service. La méthode de répartition du coût du service du Transporteur a été présentée en détail à la pièce HQT-3 document 1, 7.

En plus de permettre la perception de la totalité des revenus requis du Transporteur, les tarifs doivent permettre de couvrir les coûts relatifs aux services offerts à la clientèle. Pour ce faire, le Transporteur a comparé le coût des services de transport de l'année deux mille cinq (2005) avec les revenus provenant des tarifs de transport.

Les coûts par service de transport provenant de la répartition du coût du service ainsi que la récupération des revenus pour l'année deux mille cinq (2005) au niveau du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, du service de transport en réseau intégré et des services de transport de point à point à long terme et à court terme, a été présenté au tableau 7 de la page 27 de 40 de la pièce HQT-4 document 1.

Le Transporteur est d'avis que les résultats ainsi obtenus permettent d'établir que la

tarification proposée par le Transporteur permet de recevoir la totalité des revenus requis, approuvés par la Régie, et les coûts et les revenus s'appartiennent. Ce qui démontre que la structure tarifaire est cohérente avec la répartition du coût du service.

Le Transporteur soutient que la conformité de la structure tarifaire avec la répartition du coût du service, ainsi que le faible écart entre la structure de tarif actuelle et les résultats de la répartition du coût du service justifient le maintien de la structure tarifaire actuelle.

De plus, partant de la répartition du coût du service déposé par le Transporteur pour les années deux mille un (2001) à deux mille cinq (2005), la Régie dispose de tous les éléments pour établir que les tarifs découlant de la proposition du Transporteur sont justes et raisonnables au sens de l'article 49 de la Loi.

Le rapport d'expertise du docteur Orans. Le Transporteur a déposé au soutien de sa proposition de tarification - et j'en ai fait mention au début - le rapport d'expertise du docteur Ren Orans sur la structure des tarifs de transport comme pièce
HQT-4 document 3.

J'ai décrit le travail du docteur Orans précédemment. Je vais toutefois apporter l'attention de la Régie ici à la recommandation finale de son rapport d'expertise qui est à l'effet que les Tarifs et Conditions proposées par le Transporteur devraient être adoptés tels que soumis.

Comme il appert des pages 41 et 42 de la pièce HQT-4 document 3, qui constitue l'expertise du docteur Orans, il y a trois raisons principales et déterminantes qui sous-tendent sa recommandation. Elles sont exprimées ainsi, en anglais par le témoin-expert, et je vous les cite en anglais si vous me le permettez :

The proposed allocation of fixed transmission costs between long term service classes is fair and justified by HQT's long term planning that aims to meet the single CP, which almost always occurs in January each year. The combination of using a 1-CP allocation to determine the LT-PTP rate and the continued use of non-firm rate computed at a 100 % load factor produces a simple and relatively low

rate that obviates the need for a complicated rate formula like BC Hydro's or a mandatory rate discount that the Régie previously ordered.

Troisièmement :

Comparison of HQT's proposed design to the industry standard designs confirm that albeit the growing use of a pool design like LMP in jurisdictions with an ISO and a power pool, the open access jurisdictions continue to successfully use FERC's pro forma tariff to facilitate wholesale energy trading and unbundled transmission pricing.

Le docteur Orans a été entendu par la Régie et contre-interrogé par les intervenants qui ont choisi de le faire, ainsi que par la Régie. Et le Transporteur soumet que son expertise a réussi le test. Le Transporteur enjoint la Régie d'y accorder toute la crédibilité et la force probante qui lui a été présentée.

En conclusion sur ce point, j'aimerais porter également l'attention de la Régie qu'il n'y a eu aucune contestation quant à la structure

tarifaire proposée par le Transporteur de la part de ses clients, les clients du Transporteur. Le seul intervenant en fait qui conteste la structure tarifaire est le RNCREQ qui a fait entendre monsieur Philip Raphals comme son expert en réglementation des tarifs de transport de la FERC, et non pas en expert en tarification comme telle. Et également le RNCREQ n'est pas client du service de transport.

(11 h)

J'aimerais passer maintenant à la politique de rabais. J'avais préparé dans mes notes ici un bilan de la politique transitoire de rabais et au départ à une chronologie dans le dossier tarifaire. Je pense que c'est pas nécessairement très long puis je pense que ça vaut la peine de le rappeler.

Dans sa requête originale dans le présent dossier, le Transporteur a indiqué ne pas être en mesure de proposer une politique de rabais qui satisfasse aux exigences imposées par la Régie dans sa décision D-2002-95 concernant la responsabilité de fixer les tarifs qui incombe à la Régie et concernant l'application de rabais différenciés par chemins.

De plus, le Transporteur conclut dans sa

preuve, à ce point, dans le bilan de la politique transitoire de rabais, la pièce HQT-2, document 3, que l'application de rabais automatiques fixes pendant la période d'application de la politique transitoire de rabais a essentiellement eu pour effet d'accroître la marge de rentabilité de la clientèle qui a bénéficié de tels rabais, sans avoir pour autant susciter de transactions additionnelles qui n'auraient pas eu lieu en l'absence de la politique transitoire de rabais.

La politique de rabais transitoire a donc eu comme principal impact de causer une perte de revenus au Transporteur, sans que l'objectif visé par la Régie d'accroître l'utilisation du réseau de transport ne soit atteint. Je vous réfère ici à la pièce HQT-2, document 1, page 20 et les lignes 5 à 14.

Aussi à l'audience, madame Chantal Guimont, directrice Commercialisation et Affaires réglementaires chez le Transporteur, a témoigné comme suit, c'est aux notes sténographiques, le volume 3, les audiences du seize (16) novembre deux mille cinq (2005) et c'est à la page 119 et je cite madame Guimont :

Selon nos analyses, on n'a pas été en

mesure de conclure qu'il y avait
réellement des transactions
additionnelles et qu'il y avait donc
possiblement des pertes de revenus. Et
c'est donc pour ça qu'on a toujours
été convaincu qu'une politique de
rabais devrait être présentée avec des
rabais différenciés par chemins, mais
on est toujours dans l'optique
d'assurer des revenus additionnels.

Toutefois, suite à une demande écrite de la
Régie datée du huit (8) juillet deux mille cinq
(2005) dans laquelle celle-ci demande au
Transporteur de déposer une politique de rabais
compatible avec les critères énoncés dans sa
preuve, à savoir que d'une part, la politique de
rabais soit établie selon des paramètres
économiques basés sur les écarts de prix entre
marchés limitrophes et calibrée de telle sorte
qu'elle permette au client de réaliser des
transactions qu'il n'aurait pas pu faire autrement
faute de rentabilité et d'autre part, que celle-ci
permette la modulation par chemins des rabais
offerts, le Transporteur a déposé la seule
politique de rabais qui, de son avis, soit en

mesure de répondre aux critères fixés par la Régie.

La politique de rabais proposée. Le Transporteur a expliqué dans sa preuve, notamment à la pièce HQT-2, document 5, pages 7 à 14, les modalités et le champ d'application en période hors pointe de la politique de rabais proposée, le suivi proposé auprès de la Régie après le première année d'application de celle-ci, le délai minimal de six mois après l'approbation définitive de la Régie pour sa mise en application, ainsi qu'une analyse des impacts potentiels de celle-ci sur l'utilisation du réseau de transport et sur les revenus du Transporteur.

Également, en réponse à plusieurs questions posées par écrit et en audience par la Régie et les intervenants, le Transporteur a pu expliciter le mode de fonctionnement de la politique de rabais proposée, ainsi que le coût fixe d'application de celle-ci que le Transporteur évalue à environ trois cent mille dollars (300 000 \$) par an tel qu'indiqué dans sa réponse à la question 29.a) de la demande de renseignements d'Options consommateurs, faisant partie de la pièce déposée sous la cote HQT-6, document 7.

En audience, monsieur Yves Filion a indiqué

que la prudence est de mise en ce domaine et qu'il n'était pas a priori établi que l'application d'une politique de rabais entraînerait une hausse de revenus des services de point à point pour compenser les coûts d'application de la politique. C'est aux notes sténographiques du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005), le volume 1, pages 65 et 66.

Madame Chantal Guimont a complété en indiquant qu'une question qui préoccupe le Transporteur est si, compte tenu des coûts fixes annuels de mise en application de celle-ci, la politique de rabais générera un revenu net positif pour le Transporteur, soit un revenu additionnel supérieur aux coûts fixes découlant de l'application de celle-ci.

Elle s'exprimait ainsi, à la page 119, des notes sténographiques, volume 3, seize (16) novembre deux mille cinq (2005) :

[...] l'objectif d'une politique de rabais est bien sûr d'optimiser l'utilisation du réseau, mais on est très préoccupés par l'augmentation nette des transactions que cette politique de rabais-là peut procurer

en vue de n'avoir aucune perte de
revenu, au moins de couvrir nos coûts
d'application de cette politique-là.

Le Docteur Orans a d'ailleurs bien résumé
en contre-interrogatoire les attentes du
Transporteur relativement à la politique de rabais
proposée et je le cite, c'est tel que rapporté aux
notes sténographiques du seize (16) novembre deux
mille cinq (2005), volume 3, pages 223 et 224.

At the same time, I think it's sort of
a clever way to remove the concern of
some parties that transactions through
the jurisdiction are sometimes even
blocked by the eight dollar (\$8)
charge and because, as I understand
the calculation, if it's calculated
after the fact, it's much like doing a
transaction, a pool market, that
calculates the congestion charge as
the difference in price between two
nodes within a pool. This charge would
be the difference between one
jurisdictional market current price
and another one and it's calculated
after the fact so somebody could make

the physical transaction across the seam of the two jurisdictions and not worry about being loosing money associated with the transaction. So, it wouldn't block a trade but, again, I don't have great hopes and I don't think it promises to create a large expectation of new short-term sales.

Ceci étant dit, le Transporteur ne peut que réitérer la position qu'il a déjà exprimée dans sa preuve écrite à la pièce HQT-2, document 5, à la page 14 de 14. Il voudrait s'assurer que la politique de rabais applicable au service de point à point horaire, visant à atteindre l'objectif établi par la Régie, optimise l'utilisation du réseau de transport, sous la contrainte principale qu'elle ne doit pas avoir pour effet de réduire la contribution de la clientèle des services de transport de point à point à la réduction des revenus requis du Transporteur.

Ainsi, le Transporteur propose qu'après la première année d'application de la politique de rabais, il soumette un rapport complet à la Régie lui permettant d'en évaluer la rentabilité.

Après l'approbation de la Régie, le

Transporteur pourrait alors mettre fin à la politique de rabais si la rentabilité de celle-ci ne pouvait être démontrée ou en poursuivre l'application si les résultats s'avéraient favorables.

LE PRÉSIDENT :

Juste pour les fins de votre plaidoirie, j'aimerais beaucoup si vous nous indiquiez la proposition principale du Transporteur est-elle d'adopter une politique de rabais ou de ne pas en adopter une parce que j'ai compris, évidemment, votre plaidoirie à l'égard des préoccupations et des objectifs que vous poursuivez, s'il y a une politique de rabais, mais je voudrais, j'aimerais bien qu'il soit clair, là, la position du Transporteur à l'égard de l'adoption ou non de la politique proposée.

(11 h 10)

Me F. JEAN MOREL :

Bien que le Transporteur, comme je l'ai indiqué dans mes premières remarques sur le point de la politique de rabais, n'en ait pas proposé une initialement, maintenant qu'il en a proposé une, qu'elle est au dossier, les conclusions que je viens de vous résumer à l'égard de la politique de

rabais, à savoir... la politique de rabais proposée, à savoir que le Transporteur est prêt à appliquer celle qu'il propose si la Régie devait l'accepter, et également qu'après la première année d'application de la politique de rabais, un rapport complet soit soumis à la Régie afin d'en évaluer la rentabilité, c'est la proposition actuelle du Transporteur et la maintient comme telle.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Me F. JEAN MOREL :

Maintenant, la proposition de Brascan. Parmi les vingt-six (26) clients des services de transport de point à point du Transporteur, un seul a présenté un mémoire traitant du sujet des rabais. Il s'agit de Brascan, ou BEMI. Cet intervenant rejette sans analyse substantielle ni données probantes la politique de rabais proposée par le Transporteur.

Je me réfère ici à la page 5 de la preuve écrite de Brascan (la pièce BEMI-1, et également au contre-interrogatoire de madame Julia Frayer aux notes sténographiques, volume 5 du dix-huit (18) novembre aux pages 151, 154, 155, 156 et 157) ou suite à un échange avec moi, elle indique clairement que les deux rapports d'expertise ou les

deux documents qu'elle a déposés comme sa preuve écrite ne constituaient que des rapports préliminaires, et que ça requérait des études plus poussées, que ce n'était en fait qu'un premier jalon d'une proposition sur laquelle la Régie ne peut comme tel se fonder pour modifier la politique de rabais proposée par TransÉnergie.

La proposition de Brascan est une alternative, ou propose une alternative... pardon, comme alternative un mécanisme théorique de mise à l'encan de la capacité de transport disponible pour les services de point à point.

De plus, Brascan propose dans sa preuve écrite, ainsi qu'en cours d'audiences, d'imposer au Transporteur un fardeau excessif d'études théoriques pour compléter les rapports de son expert, ainsi que la mise sur pied d'un comité de travail regroupant le Transporteur et la clientèle des services de point à point. Je vous réfère ici aux notes sténographiques, au volume 5 de l'audience du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), à la page 160.

Bien que le Transporteur soit favorable à élaborer de façon ordonnée certains mécanismes de consultation de la clientèle en vue d'alléger le

processus de réglementation de ses activités par la Régie, celui-ci ne croit pas opportun d'orienter ses efforts actuellement dans la direction suggérée par Brascan, car la proposition mise de l'avant par BEMI d'offrir à l'encan la capacité de transport disponible sur le réseau est inacceptable dans le contexte réglementaire du Québec et celui des réseaux avoisinants et ce, pour les raisons suivantes :

- La proposition de Brascan d'offrir à l'encan la capacité de transport point à point disponible équivaldrait pour le Transporteur à offrir des rabais suite à la mise sur pied d'un mécanisme d'encan, similaire à la politique de rabais prévue au Contrat de service de transport en vigueur de mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept (1997) à deux mille un (2001) que le Transporteur avait proposé d'amender dans le dossier R-3401-98 pour permettre l'octroi de rabais différenciés par chemins.

Dans sa décision D-2002-95, page 281, la Régie a statué qu'elle ne pouvait autoriser la politique de rabais proposée par le Transporteur. Elle s'exprime ainsi :

La politique de rabais proposée par le

Transporteur lui confère, de l'avis de la Régie, des pouvoirs à ce point discrétionnaires quant aux circonstances et conditions justifiant l'octroi d'un rabais... que l'autoriser selon cette politique de rabais équivaldrait, pour la Régie, à abdiquer sa responsabilité en la matière et à la sous-déléguer à l'entité précisément soumise à sa surveillance. Une telle sous-délégation serait illégale, vu l'absence d'une disposition expresse, dans la Loi, autorisant la Régie à déléguer ses responsabilités sur ces sujets.

Or, et cela, la Régie l'a très bien compris, la politique de rabais proposée par le Transporteur dans sa requête R-3401-98, elle-même identique à celle approuvée par la FERC aux États-Unis dans son ordonnance 888, équivaut à un principe d'enchère inversée, dans lequel les clients peuvent offrir un prix inférieur au tarif affiché par le transporteur, et ce dernier est libre de l'accepter, à la condition expresse que ce dernier

accorde un rabais équivalent à tout autre client sur le même chemin.

- Deuxièmement. La proposition de Brascan de mise à l'encan de la capacité de transport de point à point ignore totalement la réalité des réseaux voisins dans lesquels un marché de court terme a été implanté. Ainsi, en réponse à une question écrite du Transporteur, Brascan n'a pu expliquer comment un tel mécanisme d'encan pourrait fonctionner adéquatement au Québec, alors que seul le client dont la soumission a été retenue dans le réseau voisin d'origine, et le réseau voisin de destination pourrait transiter sur le réseau du Transporteur.

Le client dont les soumissions ont été retenues dans le réseau voisin sera le seul à réserver sur le réseau du Transporteur et donc, il offrira un prix minimal au Transporteur. Je vous réfère à la réponse de Brascan à la demande de renseignements numéro 1 du Transporteur, à la question et réponse numéro 6.

- Finalement, la solution préconisée par Brascan n'offre aucune garantie de revenu des services de point à point au Transporteur, autrement que d'indiquer qu'en dernière instance,

la responsabilité des coûts du réseau de transport revient à la charge locale. Et je vous réfère ici à la réponse de Brascan à la demande de renseignements numéro 1 du Transporteur, la réponse à la question numéro 1.

Pour les raisons indiquées ci-dessus, le Transporteur demande à la Régie de rejeter le mécanisme de mise à l'encan de la capacité de transport proposé par Brascan, ainsi que la proposition de cette dernière de mettre sur pied un comité de travail pour élaborer les modalités d'octroi de cette politique de rabais par le Transporteur, en raison des coûts importants qui en découleraient inutilement.

(11 h 30)

Maintenant, quant à l'application rétroactive des Tarifs et conditions, là, je ne me servirai pas du temps qui me manque, je, pour vous... Premièrement, je pense que vos préoccupations telles qu'exprimées à la dernière journée d'audience portent sur l'application rétroactive des conditions, les conditions du service de transport, et non pas sur, non pas nécessairement sur l'application rétroactive des tarifs.

Quant à l'application rétroactive des tarifs, le meilleur précédent que j'allais vous soumettre, c'est celui de la décision D-2002-95 où, pour l'année deux mille un (2001), dans des situations fort similaires aux présentes, la Régie a autorisé l'application rétroactive des tarifs qui avait été fixée dans la cause R-3401-98.

Il y a d'autres précédents, c'était, j'allais dire, courant, non, mais c'était fait par la Régie du gaz naturel, et je peux, encore là de mémoire mais je pense que c'est plus que de mémoire, j'ai la référence ici. Dans le dossier R-3537-2004, la décision D-2005-58 du douze (12) avril, dans une décision relative à la modification pour les tarifs de Gazifère, la Régie de l'énergie a accepté, ou approuvé, dans ce cas-là, l'application rétroactive des tarifs de distribution de gaz naturel qu'elle avait, que la Régie avait fixés pour Gazifère.

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse, la référence, D-2005-58, est-ce que c'est ça que j'ai entendu, juste vérifier la référence?

Me F. JEAN MOREL :

D-2005-58, une décision du douze (12) avril deux

mille cinq (2005).

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Me F. JEAN MOREL :

Contrairement, bien, peut-être pas contrairement, en plus, dans le cas des tarifs de l'année deux mille cinq (2005), et c'est différent de ce qui a eu lieu en deux mille un (2001), pour l'année deux mille un (2001), dans ce cas-ci, on se retrouve dans une phase 2, alors que le revenu requis du Transporteur pour l'année deux mille cinq (2005) a déjà été autorisé en phase 1, et sans indication quelconque de la part de la Régie qu'il s'agissait là d'une détermination théorique et que le Transporteur n'avait pas le droit, ou n'avait plus le droit, de récupérer ses revenus requis, tel que fixé par la Régie, pour l'année deux mille cinq (2005).

Maintenant, pour ce qui est de l'application rétroactive des conditions, je peux rappeler à la Régie le témoignage de madame Guimont à cet effet-là quant à, disons, la mécanique, ou bien donc la raison première, ou les raisons qui motivent le Transporteur à demander l'application rétroactive des conditions du service de transport,

c'est que, effectivement, il y a, il y aura des modifications à certains paramètres financiers au-delà des tarifs comme tels.

Si je peux prendre, par exemple, la double contribution pour les postes de départ dans le cas de l'éolien, qui, des conditions qui avantageraient les clients ou les producteurs raccordés au réseau de transport.

Et de par son expérience aussi, elle indique qu'il ne devrait pas y avoir d'impact significatif sur les clients. À une question qui lui était posée le seize (16) novembre deux mille cinq (2005), au volume 3 des notes sténographiques, pages 170 et 171, madame Guimont indiquait :

Maintenant, ces deux modifications,
quel impact...

non, c'est une question qu'on lui posait :

... quel impact elles ont sur - parce qu'on en parlait lors du premier panel, avec monsieur Filion. Vous avez une demande de rétroactivité des tarifs, c'est une chose, et des conditions.

Évidemment, donc vous avez déposé ces textes-là en juin pour notre

activité au mois de janvier, alors
qu'il y avait déjà des demandes dans
le Pipeline, dans ce cas-ci dans la
ligne de transport qu'on peut dire,
mais alors moi je veux m'assurer que
l'impact est... avez-vous mesuré
l'impact pour ceux qui vont devoir,
qui ont déposé des études [...]

R. Il n'y a pas à ma connaissance de
cas qui serait critique à regarder,
qui ferait en sorte par exemple qu'un
client qui ne respecterait pas un
délai antérieur perdrait sa place dans
la séquence des études d'impact, là.
La quantité de projets qu'on a et les
délais qui sont respectés sont
corrects à l'heure actuelle.

Alors de l'avis de madame Guimont...

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Maître Morel?

Me F. JEAN MOREL :

Oui?

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Est-ce que je me trompe en, vous étiez là, vous
vous en rappelez peut-être plus que moi, dans la

demande tarifaire, la première, 3401, vous aviez affiché, je crois, sur le site OASIS, le fait que vous aviez une demande et que les tarifs pourraient être appliqués à partir de deux mille un (2001), avez-vous fait la même chose cette année?

Me F. JEAN MOREL :

Oui, la même chose a été faite. D'ailleurs, la même chose a été demandée dans la décision qui, décision rendue par le panel des régisseurs en phase 1, qui...

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Je ne m'en rappelais plus.

Me F. JEAN MOREL :

... qui requérait, qui accueillait la décision.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

O.K.

Me F. JEAN MOREL :

C'est fait.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

C'est ce qui reste de neurones ce matin.

Me F. JEAN MOREL :

Mais c'est fait. Ça a été fait. Mais comme vous l'indiquez, la décision dont vous parlez, je vous le dis candidement, rendait les tarifs, ou déclarait les tarifs provisoires. Et cette

décision-là qui a été mise sur le site OASIS, et peut-être même le site Internet du Transporteur, à l'effet qu'il y avait une demande tarifaire pendante et que les tarifs étaient provisoires à compter du premier (1er) janvier deux mille cinq (2005).

La décision comme telle ne déclarait pas les conditions de transport d'application provisoire, il s'agit ici uniquement d'une décision de la Régie qui appliquerait rétroactivement des modifications au tarif de transport, en fait, les seules modifications qu'on vous demande parce que le tarif de transport, autrement, il est le même avant ou après la décision, puis il s'applique de la même façon aux clients du service de transport.

Alors je ne peux, malheureusement, vous donner plus de, je pourrais peut-être m'engager à le faire à mon « return engagement », mais je ne peux vous donner plus d'indications pour l'instant quant à l'application rétroactive des conditions. Pour ce qui est des tarifs, ce sont les mêmes justifications que celles qui avaient été données auparavant à la Régie, et c'est le même fondement qui permet, ou qui a permis à la Régie l'application rétroactive des tarifs de transport

en deux mille un (2001) ou l'application rétroactive des tarifs de la modification des tarifs de Gazifère au premier (1er) octobre deux mille quatre (2004), dans la cause que je vous ai citée.

Maintenant, il doit me rester trois minutes pour parler des Tarifs et conditions, des modifications proposées. En fait, je vais résumer, je vais tout de suite passer à la preuve, ou un extrait de la preuve du Transporteur dans la pièce HQT-2, document 1, page 9, où le Transporteur indique bien qu'il :

... ne considère pas opportun de modifier en profondeur le modèle en place au Québec et les services de transport qu'il offre malgré les pratiques commerciales observées dans certaines autres régions, puisqu'il n'existe actuellement pas au Québec de marché de l'électricité à court terme fonctionnant sur une bourse d'électricité. De plus, l'expérience des récentes années démontre que le modèle mis en place au Québec fonctionne bien et qu'il s'avère

généralement compatible avec les systèmes environnants. Le Transporteur propose toutefois d'adapter certaines modalités des Tarifs et conditions pour répondre aux besoins de sa clientèle et pour assurer une meilleure compatibilité de ses services de transport avec ceux des réseaux voisins.

Les principales modifications qui ont été proposées par le Transporteur concernent principalement :

- le raccordement des centrales;
- le point HQT;
- les ajouts au réseau lors de service temporaire;
- la solvabilité et gestion du risque de crédit;
- les services complémentaires;
- l'énergie d'urgence;
- les conventions de service de transport de point à point.

Dans le raccordement des centrales, l'article 12.A, le Transporteur prévoit offrir au propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin les trois choix relativement aux engagements qu'il doit

prendre. Je vous réfère à la pièce HQT-5, document 1, page 7; ces alternatives sont résumées comme telles :

- 1) la signature d'une convention de service de point à point de long terme;
- 2) la signature d'un engagement d'achat de service de point à point de type « take or pay »; ou
- 3) le remboursement au Transporteur d'un montant égal en valeur actualisée aux coûts assumés par celui-ci pour assurer l'intégration de la centrale.

Évidemment, ces dispositions ont pour but d'assurer la neutralité économique des coûts assumés par le Transporteur pour raccorder une centrale en l'assurant d'obtenir des revenus au moins égaux à ces coûts.

Monsieur Denis Gagnon, et je vais uniquement, je ne ferai pas la lecture de son explication mais je vais porter votre attention aux notes sténographiques du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), le volume 3, pages 310 et suivantes, où le témoin, monsieur Denis Gagnon, qui

est de chez TransÉnergie, à la Direction commercialisation, explique les trois, l'application des trois options, en prenant le raccordement des éoliennes du mont Copper et du mont Miller en exemple.

(14 h 40)

À la demande de la Régie, cette explication ainsi que la réponse à la question écrite de la Régie, RÉGIE-2, ont été transmises par écrit dans le cadre de l'engagement numéro 19 déposé à la Régie.

Maintenant, les changements proposés à l'article 11 des Tarifs et conditions. Le Transporteur considère les ajouts effectués à l'article 11 des Tarifs et conditions comme nécessaires pour préciser les droits et obligations des parties en matière de crédit afin de protéger le Transporteur des risques de non-paiement.

Et tel que démontré par le dépôt de l'engagement numéro 16 - la pièce HQT-9 document 16 - de telles garanties sont pratiques courantes dans l'industrie. Le Transporteur, il est vrai à date, à cet égard, le format du proforma, mais je vous soumetts que ce qu'il demande n'est pas déraisonnable, au contraire, c'est dans le but de,

disons se protéger lui-même ou se mettre lui-même un peu à l'abri des risques de crédit et ainsi protéger en fin de compte sa clientèle.

Vous aviez une question précise, Monsieur le Président, sur le texte, les textes en fait de l'article ou du paragraphe 11.3) en regard ou à comparer au paragraphe 7.3). J'ai fait la lecture des deux. Vous vous demandiez s'ils étaient complémentaires. Dans mon esprit, ils le sont. Une chose est certaine, ils ne sont pas contradictoires. C'est déjà bien. Ils sont complémentaires. Possiblement le titre qui revient à deux reprises « défaut du client » peut porter à confusion, mais le Transporteur est d'avis que ces articles, étant complémentaires, il n'y a pas lieu de les modifier, de les changer outre, comme je vous dis, peut-être le titre. Maintenant... J'espère que ça répond à votre questionnement.

Maintenant, les services complémentaires, ça peut être plus long. Je vous épargne la nomenclature. Dans la présente cause, le Transporteur propose d'ajouter un nouveau service complémentaire pour le point à point, soit la compensation d'écart de réception. Ce nouveau service s'applique aux réceptions par le

Transporteur dont la source est située dans sa zone de réglage. Il a pour but de minimiser les écarts entre la quantité d'énergie programmée et celle effectivement livrée par les clients.

Dans le cas d'un producteur éolien, le Transporteur a prévu qu'il pourra disposer d'une entente d'équilibrage afin d'être exempté de l'application de ce service. Et tel qu'il fut mentionner à l'audience lors du contre-interrogatoire par l'Union des municipalités du Québec de monsieur Gagnon, le Transporteur a constaté qu'il y avait une carence dans ses Tarifs et conditions et pour y palier, il propose d'ajouter ce service. Je vous cite les notes sténographiques du seize (16) novembre, volume 3, page 247. La question posée à monsieur Gagnon est la suivante :

Q. Ma première question est pourquoi maintenant, on a besoin d'un service de compensation pour écart de réception alors qu'à l'époque, visiblement, vous n'en voyiez pas l'opportunité ou la nécessité?

La réponse de monsieur Gagnon :

R. C'est une carence que l'on a

constatée et il est possible, bon, il est possible au cours des prochaines années qu'il y ait de plus en plus de producteurs qui pourraient vouloir exporter et si c'est le cas, le service sera disponible. Donc, ayant constaté la carence, on prend les devants et on le propose.

D'ailleurs, le docteur Orans a supporté cette position. Je vous ferai grâce de vous lire le texte de la citation. Je vais toutefois vous indiquer sa référence : les notes sténographiques du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), volume 3, page 254.

J'y vais rapidement. En conclusion, quant à ce service. Évidemment, le Transporteur demande à la Régie, sur la foi de la preuve offerte, d'accepter cet ajout pour le service de compensation d'écart de réception.

Quant aux services complémentaires pour la charge locale, le Transporteur propose d'en retirer deux, qui sont présentement en vigueur : le service de compensation pour écart de réception et le service de qualité de l'onde produite.

Dans sa preuve écrite et verbale, le

Transporteur justifie pleinement les motifs de ces retraits, je vous réfère aux pièces HQT-2 document 1 page 18 et HQT-5 document 1 page 11 :

- Le retrait du service de compensation pour écart de réception. La justification est la suivante. C'est que les ententes entre le Distributeur et ses fournisseurs en traitent déjà, et donc il n'est plus nécessaire d'inclure ce service pour l'alimentation de la charge locale.

- Quant au service de qualité de l'onde produite, il fait plutôt partie des exigences de raccordement du Transporteur, il n'est donc plus requis d'inclure cet élément aux services complémentaires pour la charge locale.

Le Transporteur soumet que le retrait de ces deux services n'a fait l'objet d'aucune contestation de la part des intervenants.

Maintenant, la position des intervenants. Il s'agit essentiellement de la position de Brascan. Je serais peut-être mieux de garder les quelques secondes qu'il me reste pour conclure, et mes remarques quant à la position de Brascan pourront être présentées en réplique. En fait, c'est sa position sur... Mais je présume que sa position sur les services complémentaires ne

changera pas, et qu'il me sera d'ici ce temps-là, à moins que ce matin j'aie été convainquant à ce point...

LE PRÉSIDENT :

Disons que si on vous accordait jusqu'à midi, est-ce que vous auriez l'occasion de traiter de ce sujet-là aussi?

Me F. JEAN MOREL :

Définitivement. Je suis à la fin de ma petite pile.

LE PRÉSIDENT :

Excellent!

Me F. JEAN MOREL :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Si vous avez l'occasion d'en traiter, c'est mieux.

Me F. JEAN MOREL :

Je vais le faire. Très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

D'ailleurs, pendant que monsieur le sténographe se prépare. En tout cas! Pour être d'assurer la même qualité d'attention aux intervenants, à midi, on va prendre une pause pour le lunch, courte, d'une heure, on va reprendre plutôt à treize heures (13 h) avec Brascan. De façon à ce que nous soyons frais et dispos pour les entendre.

Me F. JEAN MOREL :

Merci. Dans sa preuve, Brascan propose certaines modalités nouvelles relativement à l'offre de services complémentaires par le Transporteur. Effectivement, dans son mémoire du dix-huit (18) octobre deux mille cinq (2005), Brascan reconnaît la pertinence des services complémentaires offerts par le Transporteur en ce sens qu'ils sont identiques à ceux reconnus par la FERC et qu'ils sont requis pour assurer la sécurité et la fiabilité des réseaux. Je me réfère ici à la pièce BEMI-1 page 11 section 3.1, premier paragraphe, où il est indiqué que :

BEMI reconnaît que la description des services complémentaires proposés par HQT est identique à celle de la FERC, que l'on retrouve dans ce qu'il est convenu d'appeler le « Proforma Tarif » et ayant pour but d'assurer la sécurité et la fiabilité des réseaux électriques aux États-Unis.

Toutefois, l'intervenant BEMI conclut erronément que le décret 1277-2001, concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale, adopté le

vingt-quatre (24) octobre deux mille un (2001) par le gouvernement du Québec, impose à Hydro-Québec l'obligation de fournir les services complémentaires aux services de point à point du Transporteur. Je me réfère ici à BEMI-1 page 11, les trois derniers paragraphes de cette page.

Or, le Transporteur soumet qu'il n'en est rien. La Loi sur la Régie de l'énergie et le décret mentionné ci-dessus imposent à Hydro-Québec l'obligation de fournir annuellement aux marchés québécois - en fait, c'est la Loi sur Hydro-Québec - annuellement, aux marchés québécois cent soixante-cinq térawattheures (165 TWh) d'électricité, plus les pertes et tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité.

Ces textes ne font aucune référence à une éventuelle obligation que pourrait avoir Hydro-Québec de fournir les services complémentaires aux clients des services de point à point.

L'interprétation du décret proposée par Brascan dans son mémoire n'a donc aucun fondement légal et doit être rejetée par la Régie.

Tel qu'indiqué par madame Guimont, les services complémentaires s'appliquent donc aux

services de point à point tel qu'indiqué dans la preuve soumise par le Transporteur. Je cite madame Guimont au volume 3 des notes sténographiques, l'audience du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), à la page 121 :

Et ce décret-là n'a rien à voir avec la tarification et l'offre de services complémentaires pour le service point à point.

Et maintenant à la page 121 et 122, elle poursuit :

Et le principe qui est présenté ici, c'est que c'est la clientèle des services point à point qui doit vraiment assumer sa juste part des coûts des services complémentaires, parce que c'est complètement distinct des services pour desservir la charge locale.

De plus, Brascan suggère que le Transporteur devrait réaliser des appels d'offres pour la fourniture des services complémentaires comme il se fait dans certains marchés voisins. Je cite la pièce BEMI-1 page 14, premier paragraphe.

Le Transporteur croit important de rappeler que la fourniture des services complémentaires

découle avant tout du besoin de fiabilité du réseau et non d'une opportunité économique. Dans ce sens, les centrales qui fournissent les services complémentaires doivent donc demeurer sous le contrôle opérationnel du Transporteur. Et je cite madame Guimont, ou plutôt je vais vous référer au témoignage verbal ou oral de madame Guimont au volume 3 des notes sténographiques du seize (16) novembre deux mille cinq (2005) pages 122 et 123. (11 h 54)

Maintenant, le service de compensation d'écart de réception. L'intervenante Brascan ajoute également que les services complémentaires de compensation de l'écart de réception et de compensation de l'écart de livraison ne devraient pas être inclus dans la liste des services complémentaires lorsqu'il s'agit de réseaux voisins interconnectés. C'est dans la pièce BEMI-1 page 14, le cinquième paragraphe de cette page.

Tel qu'énoncé dans la preuve du Transporteur, notamment à la pièce HQT-5, document 1 page 10, le service de compensation pour écart de réception est requis afin de compenser des écarts entre la quantité d'énergie programmée et celle effectivement livrée par un producteur lorsque la

source de cette production est située dans la zone de réglage du Transporteur.

À défaut d'appliquer tel service, le client des services de transport qui encourt de tels écarts de livraison se verrait bénéficier d'une source d'électricité dans laquelle il puiserait sans frais pour compenser de tels écarts. Selon le Transporteur, cette situation est inacceptable puisque le coût de tels écarts serait alors assumé par un tiers.

Madame Guimont s'exprime ainsi, volume 3 des notes sténographiques en date du seize (16) novembre :

Ici ce qu'on veut faire par l'écart de réception et l'écart de livraison, c'est de responsabiliser le client du service de transport point à point à livrer ou à recevoir ce qu'il a programmé. Et donc c'est totalement sous son contrôle. C'est pour éviter qu'il y ait des abus d'écart pour profiter de sources d'énergie à moins cher.

Et monsieur Gagnon, à la même journée le seize (16) novembre deux mille cinq (2005), au volume 3 des

notes sténographiques, pages 248 et 249, s'exprime ainsi, et je cite :

... le problème qu'il y a, c'est que le Transporteur n'a pas d'électricité. Donc, s'il y a des gens sur le réseau qui ne fournissent pas la programmation qu'ils ont indiqué qu'ils fourniraient, c'est qu'il y a quelqu'un d'autre qui le fournit à leur place et à ce moment-là, le Transporteur ne se sent pas en droit de puiser dans les ressources de quelqu'un d'autre pour permettre à un producteur, qu'il soit éolien ou autre de faire ses livraisons.

Donc, mais en offrant le service, le producteur éolien ou un autre qui ne fournirait pas ce qu'il a programmé, il aura une alternative qui est d'obtenir cette électricité-là en puisant dans l'électricité disponible sur le réseau et il la paiera au coût du service complémentaire. Donc, ça lui donne une alternative.

Par ailleurs, lorsque Brascan effectue des

réservations sur le réseau du Transporteur, il devient un client des services de transport sujet aux dispositions des Tarifs et Conditions.

Et madame Guimont de dire, au volume 3 des notes sténographiques du seize (16) novembre, à la page 283 pour votre référence :

Je pense que j'avais ajouté qu'il peut jouer plusieurs rôles en même temps, mais quand il fait une transaction sur notre réseau, c'est un marchand. Donc, il est tenu d'appliquer toutes les règles d'une transaction point à point. C'est ça qui prédomine dans ce cas-là parce qu'il n'est pas différent d'un autre marchand, c'est Brascan Marketing qui fait affaire avec nous, et c'est ça qui prédomine.

Maintenant, la fourniture d'énergie d'urgence par des tiers. Brascan propose également de modifier les responsabilités du Transporteur relativement à l'énergie d'urgence, tel que proposé à l'article 7A des Tarifs et Condition, HQT-5 document 3, feuilles originales 29 à 31.

Brascan prétend d'une part que les dispositions relatives à l'énergie d'urgence ne

devraient pas faire partie des Tarifs et Conditions, et elle propose également d'autre part d'ajouter aux responsabilités du Transporteur que ce dernier assume le risque financier éventuel associé au paiement de celle-ci par le demandeur.

Le Transporteur croit utile en l'occurrence de rappeler que pour l'énergie d'urgence il s'agit d'une situation particulière au Québec. En effet c'est ainsi qu'il l'a décrit dans sa preuve à la pièce HQT-5, document 1 page 12 :

Il s'agit dans ce cas d'une situation quelque peu particulière...

et je cite la preuve,

... au Québec puisque dans les autres juridictions, les dispositions relatives à l'énergie d'urgence sont prévues aux règles de marché existantes. Dans le cas du Transporteur, ce dernier doit intervenir pour assurer l'énergie d'urgence et il doit prévoir les mécanismes pour rembourser les fournisseurs d'énergie d'urgence, et ce, il doit le faire par l'intermédiaire de ses Tarifs et

Conditions.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les propositions de Brascan à cet égard et d'approuver l'article 7A des Tarifs et conditions, tel que proposé par le Transporteur, car la Loi sur la Régie de l'énergie n'impose au Transporteur aucune responsabilité relativement à l'approvisionnement en électricité des marchés québécois.

Selon cette même Loi, cette responsabilité incombe au Distributeur. C'est pour cette raison que le texte proposé des Tarifs et Conditions prévoit que le Transporteur agit comme un mandataire du Distributeur pour l'achat d'énergie d'urgence auprès des réseaux voisins, selon le texte proposé à l'article 7A.2 des Tarifs et Conditions.

Également, le Transporteur précise que son intervention relative à l'obtention d'énergie d'urgence se limite généralement à la seule heure au cours de laquelle un événement requérant une telle intervention se produit et qu'il communique immédiatement par la suite avec le Distributeur pour que celui-ci mette en place les approvisionnements requis pour combler les besoins

dans les heures suivantes.

De même, en cas de livraison d'énergie d'urgence à un réseau voisin - c'est l'article 7A.1, proposé; cet article prévoit que le Transporteur agisse également comme mandataire du fournisseur d'énergie d'urgence et qu'il rembourse ce dernier lorsqu'il a reçu paiement de la zone de réglage réceptrice de l'énergie d'urgence livrée par le Transporteur au nom d'un fournisseur situé dans sa zone de réglage. HQT-5 document 3, feuilles originales 29 et 30.

Brascan a soumis en preuve qu'elle était en attente du remboursement d'une livraison d'énergie d'urgence à un réseau voisin depuis plusieurs mois.

Le Transporteur soumet qu'il n'est pas de sa responsabilité d'intervenir dans des discussions commerciales entre un fournisseur d'énergie d'urgence et la zone de réglage réceptrice relativement au prix imposé par le fournisseur à cette dernière.

La responsabilité du Transporteur consiste à transmettre à la zone de réglage voisine le prix ou la formule de prix exigée par le fournisseur d'énergie d'urgence.

S'il s'avère que cette dernière conteste le

bien-fondé du prix découlant de cette livraison d'énergie d'urgence, ou l'application faite d'une formule de prix convenu, le Transporteur ne dispose d'aucune compétence non plus que de responsabilité légale pour imposer un règlement entre les parties.

Sauf le cas d'exception rapporté par Brascan, le paiement d'énergie d'urgence entre zones de réglages se fait généralement de façon fluide, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

Ah, j'aimerais définitivement traiter ce tout dernier point avant que... La proposition de modification aux Tarifs et Conditions déposée au cours de la présente audience.

Pour fins d'approbation par la Régie, le Transporteur a déposé en preuve le vingt-deux (22) juin dernier, dans le cadre du dépôt de son dossier tarifaire, un nouveau texte des Tarifs et Conditions. Par contre, au cours de la présente audience, le Transporteur a déposé d'autres modifications, en mode révisé, relatives à certains des articles des Tarifs et Conditions, et ce, en réponse aux demandes de la Régie.

Entre autres, la première modification déposée à l'audience concernant les Tarifs et

Conditions a été faite en vertu de l'engagement
numéro 17.

En effet, la Régie a demandé au
Transporteur, au cours de cette journée d'audience
du seize (16) novembre, de bien vouloir vérifier, à
la page 153 de l'annexe 3 - bien vouloir vérifier
la page, pardon, quant à l'opportunité de remplacer
le terme « transaction » par le terme
« réservation ».

Afin de satisfaire à cette demande, le
Transporteur a déposé, le dix-huit (18) novembre,
la réponse à cet engagement 17 et par conséquent a
remplacé le terme « transaction » par le terme
« réservation » à l'annexe 3, à la ligne 12 du
premier paragraphe de la feuille originale 153, le
tout tel qu'il appert de la pièce HQT-9 document
17.

Maintenant, par souci d'harmonisation, la
même correction a été faite à l'annexe 2, septième
ligne de la feuille originale 151 déposée ce jour.
Si vous me permettez de joindre la correction, il
s'agit d'une correction. Ça va être considéré comme
une proposition faite dans le cadre de ma
plaidoirie. La Régie en traitera comme bon lui
semble mais il s'agit essentiellement de la même

correction dans une autre annexe.

Il est à noter que les modifications aux annexes 2 et 3 ne changent pas la preuve du Transporteur puisque les deux annexes prévoient déjà que les frais sont applicables à la capacité réservée.

La deuxième modification déposée ce jour est faite suite à la demande du président de la présente Formation, formulée lors de la journée d'audience du vingt-trois (23) novembre, et fait également suite à la réponse transmise par le Transporteur dans sa pièce HQT-6 document 1.2 page 16.

Et je cite les notes sténographiques du vingt-trois (23) novembre, où monsieur le président Pepin s'exprime ainsi :

Dans les réponses à certaines demandes de renseignements, j'ai noté à la pièce HQT-6, document 1.2, à la page 16, que suite à une question, le Transporteur constatait qu'une modification devait être apportée à l'annexe 7 des tarifs. Peut-être nous reviendrez-vous avec une version amendée ou dans l'argumentation sur

une proposition à cet égard-là.

Alors, je vais déposer une version corrigée de
l'annexe 7 selon vos attentes.

(12 h 7)

Enfin, pour faire suite au témoignage de madame
Chantal Guimont du quatorze (14) novembre deux
mille cinq (2005), les notes sténographiques du
volume 1, pages 156 et 157 :

Le Transporteur estime qu'il serait
opportun dans la présente cause de
déposer des ajustements au texte de
l'article 13.2, feuilles originales 46
et 47, qui traitent de la priorité de
réservations, afin d'assurer une
meilleure conformité aux Business
Practices de NAESB, approuvées par la
FERC. Le Transporteur considère qu'il
s'agit ici que d'une clarification qui
devrait être accueillie par la Régie.

Je vous sou mets les clarifications
proposées pour l'article 13.2. Encore une fois, en
étant assuré que vous les considérerez et les
traiterez, là, comme un ajustement au texte
découlant de la preuve et de votre décision

Un tout dernier point, puis ça, ce n'est

pas moi qui l'a soulevé, c'est monsieur le président du Banc, quant à la version anglaise des Tarifs et conditions, puis je vous ferai grâce de mes grandes conclusions ensuite sur toute la preuve et toute la cause parce que je pense que vous les avez entendues ou vous les devinez très bien.

Dans un premier temps, le Transporteur rappelle à la Régie que la Charte de la langue française s'applique à Hydro-Québec et à ses divisions et selon les définitions de la Charte, Hydro-Québec est un membre de l'Administration au sens de l'annexe de la Charte.

Hydro-Québec aussi s'est dotée d'une directive pour encadrer l'application de la Charte. Conformément à la Charte de la langue française, Hydro-Québec rédige et publie dans la langue officielle ses textes et documents.

Quant aux contrats conclus par l'Administration, je réfère à l'article 21 de la Charte de la langue française, ils sont rédigés dans la langue officielle. Ces contrats et les documents qui s'y rattachent peuvent être rédigés dans une autre langue lorsque l'Administration contracte à l'extérieur du Québec.

En ce qui concerne le site Internet, en

l'occurrence pour le Transporteur, je réfère également ou spécifiquement au site OASIS, les textes ou documents diffusés sur le site Internet d'Hydro-Québec sont en français, toujours selon la politique. Cependant, ils peuvent être traduits dans d'autres langues, ces autres versions étant accessibles de façon distincte.

Le Transporteur est d'avis que la version anglaise des Tarifs et conditions ne vise qu'à accommoder les personnes morales et les partenaires d'affaires qui se situent à l'extérieur du Québec. La version anglaise viserait donc les personnes, comme je viens de le dire, à l'extérieur du Québec mais ne constituerait aucunement la version officielle pour Hydro-Québec des Tarifs et conditions de son service de transport mais plutôt une version distincte pour les fins d'en faciliter la communication.

Le Transporteur est donc d'avis que la version française des Tarifs et conditions déposée à la Régie pour approbation doit faire l'objet de la version officielle. Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que seule la version française devrait être approuvée par la Régie.

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que le Transporteur mentionne que la version officielle est celle rédigée en langue française et approuvée par la Régie et que les autres versions donc la version anglaise n'a pas teneur officielle, juste pour avertir le client?

Me F. JEAN MOREL :

Je ne peux vous confirmer que c'est fait présentement mais je peux vous indiquer que ça sera fait.

LE PRÉSIDENT :

D'ici mercredi! Si mercredi, vous pouviez vérifier, là, comment le client, est averti du statut de la version anglaise.

Me F. JEAN MOREL :

Parfait. Ça complète mes représentations. Je m'excuse d'avoir abuser ainsi de votre bonté. Je vous remercie. Effectivement, le Transporteur demande une décision selon les conclusions, une décision de la Régie, selon les conclusions à sa requête révisée en Phase 2.

Un dernier petit point peut-être que j'aimerais soulever avec vous. On m'indique que pour que la décision de la Régie puisse être reflétée dans la documentation et les rapports

financiers deux mille cinq (2005), une décision serait grandement souhaitée et souhaitable ou souhaitable et souhaitée pour, avant la fin de janvier deux mille six (2006), soit dit en passant.

Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

Soyez assuré que c'était notre intention que de vous fournir notre décision dans les meilleurs délais possible et que nous travaillons avec l'objectif de la fin janvier, évidemment, sujet aux impondérables nécessaires de notre travail.

Alors, midi dix (12 h 10) déjà. Afin de vous permettre de manger convenablement, nous reprendrons à one heure quinze (1 h 15) avec Brascan. Merci beaucoup.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

(13 h 15)

REPRISE DE L'AUDIENCE

LE PRÉSIDENT :

Bon après-midi à tous. Alors, Maître Hamelin, la prochaine heure vous est consacrée.

PLAIDOIRIE DE Me PAULE HAMELIN.

Me PAULE HAMELIN :

Je viens de gagner quinze (15) minutes à ce que je

vois.

LE PRÉSIDENT :

Disons que si vous le faites en quarante-cinq (45),
vous savez que personne ne va vous le reprocher,
mais...

Me PAULE HAMELIN :

D'accord, parfait.

LE PRÉSIDENT :

... la prochaine heure vous est dédiée.

Me PAULE HAMELIN :

Merci. Alors, Paule Hamelin, de Gowling Lafleur
Henderson pour Brascan Énergie Marketing inc.
Alors, au niveau de notre plaidoirie, il n'y aura
pas de très grandes surprises par rapport au
mémoire; on va suivre l'ordre du mémoire. C'est-à-
dire tout d'abord le premier point va être la
question de la tarification et de la politique de
rabais, pour ensuite parler des services
complémentaires comme deuxième point. Et finalement
la question de l'énergie d'urgence.

Alors Maître Morel, vous avez bien fait de
le plaider parce que effectivement la position de
Brascan n'a pas changé depuis et c'est ce qu'on va
vous mentionner cet après-midi.

Alors, au niveau de la tarification et de

la politique de rabais, tout d'abord j'aimerais peut-être remettre le tout en contexte en fonction de la preuve qui a été présentée devant vous. Tout d'abord la preuve qui a été soumise est à l'effet qu'il y a une réduction importante des réservations de service de transport de point à point long terme. Et je vous réfère à HQT-1 document 1, aux pages 7 et 8. Il y a également une part accrue de transactions court terme dans les réseaux voisins, et ça également je fais référence à la pièce HQT-2 document 1 page 6.

On a également vu une tendance très claire dans les marchés voisins, soit au niveau de la réduction, même de l'élimination des tarifs de transport des services de point à point, et dans ces cas-là c'est la charge locale qui se trouve à assumer les revenus requis des transporteurs. Et c'est encore une pièce de HQT, soit la pièce HQT-2 document 1, page 8.

La preuve a également démontré qu'il y a une sous-utilisation du réseau de transport et qu'il y a également une capacité disponible qui est là et qui n'attend finalement que les transactions se matérialisent; et je vous réfère à nouveau à la pièce HQT-6 document 1, pages 35 et 36. Il y a

également plusieurs témoignages de la part du panel de BEMI sur cette question-là. Je vous réfère plus particulièrement au témoignage de monsieur Bettle, du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, les pages 39 à 42. Vous vous souviendrez des tableaux que l'on avait présentés dans le cadre de la présentation des tableaux d'exportation, d'importation; il s'agit de la pièce BEMI 6, les pages 9 et 10.

Également au même effet, le témoignage de monsieur Bordeleau qui - c'est le volume 5, les pages 119 à 120, et aussi même madame Guimont a discuté de cet aspect-là dans son témoignage du quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005), le volume 1, page 156.

Je pense que HQT, ils l'ont encore mentionné ce matin, de même que tous les intervenants sont assez clairs sur cet aspect-là qu'il y a une importance d'augmenter l'optimisation, d'améliorer les transactions au niveau du réseau; donc d'optimiser le réseau. Il n'y a personne qui est contre la vertu, je pense que ça a été assez clair à ce niveau-là; la question c'est de savoir comment le faire. Et à ce niveau-là, c'est clair qu'au niveau de

l'accroissement des transactions, ça aurait pour effet d'augmenter les revenus naturellement, et de là pouvoir réduire les fardeaux imposés à la charge locale.

Alors, à ce niveau-là, au niveau de la raison de la sous-utilisation du réseau, ce que BEMI mentionne c'est que la raison principale de tout ça c'est naturellement le tarif élevé des services de transport au niveau du Québec.

Alors, au niveau des facteurs qui influencent les décisions de faire affaire, naturellement BEMI n'est pas d'accord avec les propos de monsieur Fillion à cet effet-là; quand il parlait soit d'hydraulicité ou encore des engagements contractuels. Je vous réfère à ses commentaires dans le cadre du volume 1, les pages 41 et 42, qui expliquent selon lui le peu d'utilisation des services de transport de point à point. C'est peut-être vrai en matière d'exportation qui est faite par HQP mais on soumet que ce n'est pas le cas lorsqu'on parle de transaction de passage ou encore d'achat, de revente dans le domaine du transport.

Donc pour nous, le motif principal du peu d'utilisation c'est donc le prix qui est élevé dans

le contexte des services de transport.

Je vous réfère à ce sujet-là au témoignage du docteur El Ramly, du dix-sept (17) novembre deux mille cinq (2005), le volume 4 à la page 33 où il mentionnait ce qui suit au niveau des tarifs. Et je cite :

I am trying to inject the fact that the Hydro-Québec point-to-point rates are so high, it is actually not resulting in a high utilization of the system or in the development of a long-term market. So my advice is to try to find a mechanism that will try to reduce the point-to-point rate.

Il continue un petit peu plus loin, aux pages 34 à 35, et je cite à nouveau :

... but assuming that there is a rate elasticity...

et la preuve de BEMI est à l'effet qu'on vous a démontré justement ce Rate Elasticity-là,

... that there is a, that the markets respond to prices, over the long run, if you make the prices reasonable, over the long run, you will have a chance of developing more an effective

market.

Il continue un peu plus loin en disant :

And I am worried that if we keep saying that we don't have enough users of the system that we will end up with a self-fulfilling prophecy where, yes, we are not going to have anybody and there is no reason to reduce it. But if we reduce the rates or make the rates reasonable, I think over time, you would be able to achieve a higher utilization and maybe a better development of a competitive market.

Je vous rappelle également le témoignage de monsieur Bettle qui était au même effet, lors de son passage le dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, et ce sont les pages 38 et 39.

Je vous réfère également au tableau qui a été produit par BEMI dans le cadre de la présentation, c'était BEMI-6 à la page 11, où on comparait les tarifs de transport avec certains autres réseaux voisins, et aussi les informations de monsieur Bordeleau, qui est en fait le trader qui est venu vous parler de comment ça se passait

dans la vraie vie. Et effectivement il explique, suite à des questions du Banc à cet effet-là, les coûts de transport des réseaux voisins. Et ça c'est les pages 47 à 50 du volume 5. Et je pense que toutes ces informations-là convergent pour dire qu'effectivement les taux pour les services point à point sont très élevés.

Je pense qu'on a démontré également qu'il y a une sensibilité claire au niveau des utilisateurs de transport de point à point au niveau de la question du prix. Je pense que jusqu'à un certain point HQT le reconnaît puisque si elle arrive et vous dit qu'on devrait s'assurer que le tarif demeure stable, pour ne pas éviter - en fait que le tarif demeure stable, on évite de cette façon-là une hausse qui pourrait peut-être avoir un impact sur les transactions. Je vous sou mets respectueusement que quand on fait cet exposé-là, c'est donc dire qu'on considère qu'il y a donc une sensibilité au niveau des prix. Et je vous sou mets même que l'inverse est vrai, donc que si on avait un taux, un tarif qui était beaucoup moins élevé, on aurait l'effet contraire; c'est-à-dire d'augmenter le nombre de transactions.

À ce niveau-là, je vous réfère également à

l'expertise de madame Frayer. Madame Frayer a été reconnue comme experte en économie, spécialisée dans le domaine de l'industrie du transport, du point de vue énergétique. Et je vous réfère plus particulièrement à son témoignage du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, les pages 60 à 70.

Sur cette même question-là, monsieur Bettle a également témoigné, toujours dans le volume 5, les pages 42 à 43.

Au niveau encore de la sensibilité du prix, il y a eu le témoignage de monsieur Bordeleau qui est venu vous expliquer la notion de spreads qui détermine si on « transacte » ou pas sur le marché, et l'importance d'avoir une marge de revenu net qui est avantageuse pour décider de transiger. Et ça, il s'agit des pages 84 à 97, toujours le même volume, le volume 5.

Alors, au niveau de la question du prix, ce que BEMI mentionne c'est qu'il faut avoir un prix optimal qui doit être déterminé, et la façon dont on pense qu'on serait en mesure de déterminer ça de la meilleure façon possible c'est par le biais d'un processus d'encan. Je vais revenir plus loin dans la dernière portion de ma plaidoirie sur des

commentaires qui ont été formulés par mon collègue maître Morel dans le cadre de sa plaidoirie, mais je pense - et je vais y revenir - que la Régie a toute la juridiction possible pour déterminer qu'un comité consultatif devrait être créé pour étudier cette question-là et qu'elle ne va pas à l'encontre du tout de sa juridiction, ce faisant. D'ailleurs je vais revenir sur les questions de délégation de pouvoirs, et j'estime que la création d'un comité qui aurait pour but peut-être de regarder la question d'encan, de venir peut-être à une décision même d'appel d'offres fait en sorte que la Régie pourrait, tout en gardant sa juridiction, permettre de voir si un mécanisme d'encan comme ça permettrait peut-être d'arriver avec un prix optimal qui permettrait en bout de ligne de mieux déterminer, mieux cerner ce qu'une politique de rabais pourrait vouloir dire au niveau du service de transport de point à point. Et ça, sans sous-déléguer aucun de vos pouvoirs à HQT.

À ce niveau-là, je vous réfère également au témoignage de madame Frayer qui expliquait un peu comment elle voyait le mécanisme d'encan tel qu'il pourrait fonctionner au niveau des services de transports, et je vous réfère aux pages 79 et 80.

Ce qu'elle disait, c'est ce qui suit :

... I would initially recommend a physical capacity transmission auction for short-term point-to-point services. The resulting prices from that auction could then be utilized in some rebate scheme perhaps.

C'est ce que je viens de vous mentionner.

... The actual architecture of the auction process will need to be determined through further research and consideration which I would recommend that TransÉnergie undertake with stakeholders.

For example, it may be worthwhile to customize the auction format to make it a sealed bid versus an open auction format and also determine specific auction activity rules to reduce concerns about competition and possibly also motivate new participants, new users that haven't yet to-date used the TransÉnergie system. In addition, the auction clearing price mechanism can be

designed to explicitly address some other requirements that the Régie has enunciated previously, stipulated for a reasonable rebate programme, the fact that it may need to meet the requirements of a uniform tariff scheme across the entire service territory.

Au niveau du processus d'encan essentiellement ou même d'appel d'offres, on soumet que ça peut se faire facilement; ce n'est pas un mécanisme qui est en soi excessivement complexe. Ça dépend des tenants et aboutissants qu'on veut bien lui donner. Je vous réfère à ce sujet-là aux témoignages de madame Frayer et de monsieur Bordeleau, les pages 159 à 160, toujours du volume 5.

On a parlé aussi de l'importance dans ce cas-là d'assurer des revenus, et je pense que c'est une méthodologie qui va permettre que le gagnant de ce mécanisme-là s'engage au niveau de, et se commette au niveau de ce qu'il aura à payer ultimement.

Donc, dans ce contexte-là, monsieur Bordeleau suggérerait donc de créer un comité qui pourrait évaluer cette recommandation-là, et je

vous réfère à son témoignage à la page 161.

(13 h 30)

Notre expert madame Frayer a également mentionné que ça pourrait être un mécanisme qui pourrait régler les problèmes de volatilité des services de transport de point à point court terme et elle y faisait référence dans le cadre de son témoignage aux pages 73 et 74.

Je pense également que ce mécanisme répond à certains commentaires qui ont été formulés par monsieur Filion le quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005) aux pages 146 et 147 et ça faisait suite à des questions de la Régie qui, on a demandé, essentiellement, est-ce qu'il y a eu un mécanisme de consultation qui a été fait dans le contexte de la formule ou de la politique de prix qui était proposée et dans ce contexte-là, monsieur Filion a répondu :

R. C'était clair que pour les clients point à point, il y a un besoin qui pour eux est de réduire le coût de chacune des transactions sans pour autant s'engager sur un volume additionnel. Si on avait une prévision de transactions additionnelles et de

revenus additionnels engagés par les clients, ce serait beaucoup plus facile mais ça n'a jamais été possible d'avoir un engagement des clients sur des revenus additionnels.

Ce que l'on vous mentionne, c'est que justement l'encan serait peut-être le mécanisme approprié pour justement aller chercher cet engagement-là qui est recherché par HQT et que ça serait certainement un processus qui serait plus efficace à long terme que ce qui est proposé au niveau de leur politique de rabais actuelle.

Ce qui m'amène donc à parler de la question de la politique de rabais. Tout d'abord, je pense que les résultats qui ont été obtenus au niveau de la politique de rabais ne sont pas concluants. Je ne pense pas qu'à la base de ces informations-là, vous pouvez tirer des généralisations à l'effet que toute politique de rabais serait inefficace. Je ne pense pas que vous puissiez dire non plus qu'une politique de rabais n'aurait pas un avantage, en bout de ligne, sur les transactions et que toute politique de rabais viendrait réduire les revenus d'HQT. Je ne pense pas que les résultats que vous avez devant vous vous permettent de faire ce genre

d'affirmation-là.

D'ailleurs, ça a été mentionné par certains intervenants que ça a été quand appliqué pendant une courte période et aussi, ce que l'on a soulevé de notre côté, c'est que la politique de rabais qui a été appliquée s'appliquait à des transactions qui étaient essentiellement hors pointe donc, il y a peut-être certaines informations ou certains constats que l'on ne peut pas nécessairement faire, compte tenu de la politique de rabais qui avait été appliquée.

Là-dessus, je vous réfère, d'ailleurs, au témoignage du docteur El-Ramly lors du dix-sept (17) novembre deux mille cinq (2005), c'est dans le volume 4, aux pages 75 à 76.

Ce que l'on vous soumet, c'est que ce qui est proposé actuellement, c'est une politique qui est inefficace et là-dessus, je pense que c'est assez clair qu'elle n'aura pas pour, selon nous, elle n'aura pas pour effet d'augmenter les transactions alors que c'est le but propre de cette politique de rabais-là.

Je vous réfère à ce sujet-là au témoignage de monsieur Bettle du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, ce sont les pages

50 à 54 mais je vais vous reprendre juste l'extrait suivant de son témoignage:

We have looked to the rebate scheme, we believe that it's ineffective for two reasons. Firstly, because it only provides a rebate to trades that are otherwise uneconomic and the rebate is not sufficiently large to make those trades economic and secondly, it does not make any rebate to trades that are already economic to make them more economic and more, likely to be scheduled.

Je pense que l'on a également fait la démonstration que la politique de rabais telle que proposée prend pour acquis qu'on a des capacités de storage à l'intérieur de la province et je vous réfère là-dessus au témoignage de monsieur Bettle du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, à la page 54.

D'ailleurs, la politique de rabais, on le comprend, là, ça a été suite à une demande expresse de la Régie. Je ne pense pas que ça a fait l'objet d'une démarche qui était à ce point-là très, très volontaire de la part d'HQT et je vous soumetts

également que la preuve a démontré par le témoignage de monsieur Filion et je dirais même peut-être par les commentaires du président ce matin sur, est-ce qu'elle est devant nous, cette politique de rabais-là ou on ne veut pas l'appliquer? Je vous réfère au témoignage de monsieur Filion dans le cadre du contre-interrogatoire de maître Sicard qui lui demande : « Bon, vous avez déposé une politique de rabais, là, est-ce que vous la retirez ou vous en êtes satisfait? » Et je vous réfère donc aux pages 108 à 110 de son témoignage et suite à ces question-là, il répond :

R. Ah! Si j'avais l'autorité de la retirer, je pourrais la retirer, mais je ne crois pas avoir l'autorité de la retirer, la Régie de l'énergie nous a demandé d'en déposer une, on l'a fait, bien sûr, c'est normal. Il reste maintenant à la Régie de l'énergie d'exercer sa décision et de juger si elle est appropriée ou non. Je ne doute pas qu'ils vont le faire avec toute leur autorité, que je respecte, bien sûr.

Je vous soumetts que j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi HQT propose une politique de rabais en laquelle elle ne croit, selon moi, manifestement pas et je vous soumetts que l'on dépense des sous, de l'énergie alors qu'en bout de ligne, on a démontré qu'elle était inefficace et que même monsieur Filion n'y croit pas vraiment.

Là-dessus, je pense que ça a été aussi clairement démontré qu'il n'y a pas eu consultation qui a été effectuée au niveau des intéressés quant à la politique de rabais et ça, ça fait suite à certaines décisions d'ailleurs, certaines questions du président là-dessus, c'est clair qu'il n'y a pas eu de consultation au niveau de ce qui a été proposé.

Donc, là-dessus, ce que l'on recommande au niveau de la politique de rabais qui est proposée, c'est de ne pas la retenir. On suggère plutôt qu'HQT travaille de concert avec ses clients actuels en vue d'accroître l'utilisation du service de transport point à point par le biais d'un encan de capacité physique de transport.

Et je dirais même que dans l'intervalle, dans la mesure où, je comprends que ce que l'on propose est peut-être à plus long terme mais que la

Régie devrait, si la Régie arrive à la conclusion qu'il faut regarder une politique de rabais de façon plus immédiate, je pense que vous avez aussi une autre alternative qui est celle qui a été proposée par le docteur El-Ramly, l'expert de l'AQCIE-CIFQ qui était de diminuer de vingt-cinq pour cent (25 %) le tarif de transport de courte durée.

On a abordé dans le cadre de la présentation certains autres facteurs que la Régie doit considérer et je vais les aborder rapidement, ils font toujours partie de la question de la tarification parce qu'on pense que outre le prix, il y a peut-être certains autres éléments qui ont un impact au niveau de l'utilisation du réseau de transport.

J'attire votre attention aux commentaires qui avaient été formulés par madame Guimont quant à leur client HQP lors de son témoignage du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), le volume 3, pages 93, 94 et elle mentionnait :

Bien, dans un sens, là, le client Hydro-Québec Production étant très présent, il demande plus en termes de disponibilités, il a des attentes en

termes de disponibilités du réseau pour, à la fois pour alimenter la charge locale et pour ses besoins d'exportation. Donc, du fait qu'il est un client qui effectue beaucoup plus de transactions, il s'attend à une demande encore plus présente du réseau.

Ce que l'on a voulu vous mentionner, essentiellement, c'est qu'on estime que c'est HQD qui est chargée de desservir la charge locale et à ce niveau-là, je vous réfère au témoignage de monsieur Bordeleau du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, les pages 120 et 122. Après avoir référé à la section, je pense, 28 du Tarif, il mentionnait ce qui suit :

Le point qu'on fait, c'est que l'entité qui sert la charge locale n'est pas Hydro-Québec Production. Hydro-Québec Production n'a qu'un contrat bilatéral physique avec l'entité qui sert la charge locale, qui est Hydro-Québec Distribution.

Il mentionnait également, un petit plus loin :

Si Distribution fait l'import, on n'a aucun problème avec ça. Au moment où est-ce que c'est le Producteur qui fait un import pour soit regarnir ses réservoirs, pour faire des activités d'arbitrage, ou pour alimenter son contrat, on a un problème avec ça.

Alors, c'est essentiellement le point que l'on voulait faire au niveau des autres considérants et là-dessus, je vous rappelle la recommandation qui avait été faite par monsieur Bordeleau qui était de s'assurer que le Producteur spécifie à l'avance les ressources qui sont désignées pour le Distributeur et qu'HQT puisse en faire un suivi mensuel. L'objectif qui est recherché par ça, c'est de s'assurer de ne pas changer les priorités de transport et permettre un marché qui est équitable et que dans un contexte où il y a des transactions qui doivent être coupées, on pense que ça ne devrait pas se faire au détriment de celui qui exporte et qui devrait avoir une compensation qui soit adéquate.

Je vous réfère à ce sujet-là, sur tous ces considérants-là, au témoignage de monsieur Bordeleau, toujours du dix-huit (18) novembre deux

mille cinq (2005), le volume 5, les pages, tout d'abord, les pages 107 à 110, 193 à 195 et 216 à 217.

Je vais aborder maintenant le deuxième point qui est la question des services complémentaires. Avant la proposition de deux mille cinq (2005), outre les services de contrôle de réglage de tension, il n'y avait pas de frais pour les services complémentaires pour des charges à l'extérieur du réseau d'HQT.

Maintenant, ce que HQT demande à la Régie, c'est d'inclure ces frais-là pour toutes les transactions, tous les services de transport, ce qui comprend donc le « wheeling through » et je vous dirais, sans faire la démonstration qu'il y a effectivement un véritable coût additionnel qui doit être assumé par les clients tiers à ce niveau-là ou encore, sans expliquer si on parle de la question du réglage de tension, sans expliquer la véritable raison de cette hausse de tarif-là, de cette hausse de coût-là. Plus spécifiquement, pour la question de réglage de tension, on a parlé d'une hausse de prix de près de deux cent dix-huit pour cent (218 %). Je vous réfère à la pièce HQT-6, document 1, page 7.

La position là-dessus de BEMI, c'est que les questions de stabilité et de sécurité du réseau sont déjà assumées et fournies par l'énergie patrimoniale en vertu du décret et que les services de transport de point à point ne créent pas de coûts additionnels en termes de fiabilité et de sécurité du réseau.

Là-dessus, je vous réfère à notre mémoire, BEMI-1, à la page 12, le deuxième paragraphe et je vais reprendre un passage, là, du mémoire :

Or, dans le cas des services complémentaires, la catégorie de transport que sont les clients du service de point à point n'augmente en rien ni le coût de service ni les risques afférents, qu'ils soient de crédit ou autres. Qu'il soit localisé au Québec ou à l'extérieur de la province, le producteur qui demande du transport de point à point afin soit de passer à travers le réseau ou soit de sortir du réseau de TransÉnergie, fournit déjà lui-même, à ses frais, son contrôle de tension et de fréquence. Quant aux besoins de

réserve, de l'avis même de
TransÉnergie, cette catégorie de
clients, transport de point à point,
n'ajoute en rien aux besoins de
réserve tournante et arrêtée.

J'attire également votre attention sur le
témoignage de monsieur Bettle du dix-huit (18)
novembre deux mille cinq (2005), volume 5, les
pages 111 à 114 sur les questions de services
complémentaires et plus spécifiquement, l'extrait
suivant :

TransÉnergie is proposing a
significant increase in these charges,
in fact, again to be tripling and as
we've seen elsewhere in the evidence
to some participants, the actual cost
of these charges can go up by a factor
of twenty (20). We don't understand
the basis of the increase in these
charges and specifically the
relationship between the increase in
the energy price and the cost of
operating reserve.

Je vous réfère également au témoignage de
monsieur St-Onge, toujours du dix-huit (18)

novembre deux mille cinq (2005), volume 5, à la page 116 et je reprends un extrait de son témoignage :

Il n'y a aucune démonstration qui a été faite au niveau des services ancillaires...

on comprend les services complémentaires,

... que les réservations de point à point contribuaient à créer des charges nouvelles. Ça fonctionnait bien avant, il n'y a absolument rien qui vient justifier d'imposer une charge supplémentaire. Nous, de notre avis, les services ancillaires...

complémentaires,

... sont couverts par l'énergie patrimoniale et sont compensés adéquatement en vertu du décret ministériel à cet égard.

Je vous réfère également au témoignage de monsieur St-Onge, un peu plus loin, à la page 181 et je cite :

Ce qui est expliqué avec les divers témoignages à la Régie c'est que ceux qui font du « wheel-in » dans la

province ne causent pas de demandes
supplémentaires « d'ancillary
services ».

Donc, un « wheel-through » qui est
l'équivalent, la charge ne change pas, elle est
« flat », excusez-moi l'expression, entre
guillemets. Le bilan net est de zéro, il ne devrait
pas causer une demande supplémentaire.

Monsieur Bettle mentionnait également un
peu plus loin, aux pages 185 - 187, pardon,
messieurs St-Onge et Bettle ont mentionné :

C'est sûr qu'en général, on veut
transiter par un réseau qui est
fiable, mais en pratique, le fait
qu'on injecte, qu'on ressort de
l'énergie, ça ne requiert pas d'avoir
des réserves supplémentaires.

Monsieur Bettle donc continuait également
dans cette même veine en disant et je cite :

So on that basis, we would argue that
for the majority of situations then,
the existence or otherwise...

(13 h 45)

Monsieur Bettle continue dans cette même
veine en disant, et je cite :

So on that basis, we would argue that for the majority of situations then, the existence or otherwise of import/export transactions has no effect on the amount of operating reserve that needs to be carried, and thus the cost to the system as a whole.

Going back to the earlier comment that was based by FERC, which talked about the transmission system having been constructed and, I would assume, operated as well for the benefit of the native loads, then that would tend to suggest that, for operating reserves, provided that the existence of imports and exports is not affecting the amount of operating reserves being carried, then they should be the people who are paying for it. And I understand that that is normally reflected in the FERC pro forma tariffs as well.

Je vous soumettrais peut-être que la meilleure preuve que ces services-là n'ont pas nécessairement

d'impacts réels sur les coûts de HQT, c'est que HQT entend les remettre à HQP et c'est ce qui a été démontré dans le cadre du témoignage de madame Guimont, et je vous réfère à son témoignage du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), c'est les pages 227 à 231, où on lui demande est-ce qu'il y a une entente écrite entre HQT et HQP, sa réponse à cet effet-là, c'est qu'il n'y a pas d'entente écrite. Et, un peu plus loin, on demande :

Q. Est-ce que, alors vous achetez ce sept point cinq-là (7,5 ¢) d'HQ, vous lui payez, là, sept point cinq sous (7,5 ¢)?

La réponse :

R. Non. Non. Ce qui est important, je pense, de comprendre, c'est que c'est la tarification des services complémentaires qu'Hydro-Québec Production fournit et nous ne sommes que le transmetteur des revenus. Les revenus ne nous appartiennent pas, c'est le client du service point à point qui contracte à travers une transaction point à point ces services complémentaires-là.

Là, la question :

Q. Mais il les contracte avec vous?

R. Il les obtient de nous à travers la transaction mais c'est un service qui est fourni par Hydro-Québec Production, on est comme son mandataire.

On voit que cette notion-là de mandataire semble revenir souvent.

Q. Qui facture à qui? Hydro-Québec Production facture qui?

R. C'est nous qui ajoutons un genre de « up-lift », si je peux utiliser l'expression, pour les services complémentaires mais qui font qu'on ne prend que le revenu et qu'on le redonne à Hydro-Québec Production.

Finalement, un petit peu plus loin, question 233 :

Q. Vous n'allez pas quand même remettre de l'argent à Hydro-Québec Production sans avoir une demande de paiement ou sans avoir un détail de ce qui est dû puis pourquoi et de qu'est-ce qui a été utilisé, consommé?

R. C'est nous qui allons devoir leur

dire combien de transactions point à point ont été transitées par nos clients tiers parce que, eux, ils ne s'autofacturent pas, là; ils nous fournissent puis ils se facturent leurs propres services complémentaires, s'ils font des transactions point à point; donc, ça s'applique uniquement aux clients tiers qui transitent sur notre réseau et on va leur fournir chaque mois de façon régulière, on n'a pas encore déterminé les questions de remboursement, tout ça, mais ça se fait de toute façon à l'heure actuelle, à deux virgule sept neuf cents par kilowattheure cents (2,79 ¢/kilowattheure), on remet des revenus à Hydro-Québec Production aujourd'hui pour les services complémentaires du point à point, là.

Et vous pouvez continuer la même citation, un peu plus loin suite à la question 236, on finit en disant, la réponse est la suivante :

R. Hydro-Québec TransÉnergie n'achète

pas d'énergie, n'achète pas de services complémentaires, c'est le même principe que pour l'énergie d'urgence...

et je vais y revenir quand je vais reparler d'énergie d'urgence;

... quand l'énergie d'urgence est demandée ou qu'elle est fournie, on agit comme intermédiaire et on paie le fournisseur du service à même les revenus qu'on reçoit de nos clients.

On est purement un intermédiaire.

La preuve a également démontré que lorsque HQD importe, cela n'implique pas des besoins additionnels en matière de services complémentaires. Là-dessus, je vous réfère au témoignage de monsieur Gagnon, du seize (16) novembre deux mille cinq (2005), le volume 3, aux pages 148 à 150. Et je vais revenir avec un extrait de ces pages-là, c'est la question 114.

Q. Mais dans le cas où le Distributeur importe par exemple des États-Unis et fait livrer l'énergie sur le réseau ici, il doit s'assurer de la disponibilité des services

complémentaires?

R. Quelle que soit la source d'alimentation du Distributeur, il doit fournir l'ensemble des services complémentaires requis pour répondre aux besoins de sa charge. Donc, que le Distributeur importe ou que le Distributeur reçoive de l'électricité des centrales d'Hydro-Québec Production, les services complémentaires, que ce soit la réserve, que ce soit la régulation de fréquence, le besoin est à toutes fins pratiques identique et il est fourni par, actuellement par l'électricité patrimoniale.

Donc, quand le Distributeur importe comme il le fait actuellement en période d'hiver, ça n'implique pas des besoins additionnels de services complémentaires.

Je vous soumetts que la position devrait être la même pour ce qui est des clients tiers. La Régie a posé la question au docteur El-Ramly, qui devrait assumer ces coûts-là de sept point cinq cents

(7,5 ¢) « payés », entre guillemets, je dirais, par HQT, et on avait parlé à ce moment-là des revenus de, à peu près de trois cent cinquante mille dollars (350 000 \$) qui représentaient les services complémentaires et la possibilité d'avoir donc un manque à gagner au niveau de ces revenus-là pour HQT.

Je vous soumets que la réponse à cette question-là se répond par une autre question, c'est-à-dire, est-ce qu'on a véritablement démontré qu'il y avait une perte de revenus pour HQT au niveau de ces services complémentaires-là? Et la réponse à cette question-là, c'est que, nous vous soumettons que non, on n'a aucunement fait cette preuve-là.

Les seuls services qui sont véritablement, selon nous, offerts par HQT sont les services de gestion du réseau et ces coûts-là sont déjà inclus dans le tarif existant.

Également, ce qu'on vous a fait part au niveau des services complémentaires outre le fait qu'ils ne devraient pas se retrouver avec les modifications proposées dans le tarif, c'est qu'ils sont également trop élevés. Alors on vous a déjà parlé du fait que le tarif était trop élevé puis de

l'impact que ça avait justement sur les transactions, l'argument au niveau des services complémentaires, naturellement, est le même.

D'ailleurs, on vous réfère au témoignage de monsieur, du docteur El-Ramly sur cette question-là, où il parlait du fait que ça allait justement créer un « rate shock ».

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que le docteur El-Ramly, par contre, à l'une des questions que je lui ai posées, semblait, disons, ne pas être certain du coût des services complémentaires, il semblait...

Me PAULE HAMELIN :

Ça, je suis d'accord avec vous.

LE PRÉSIDENT :

... avoir, lui attribuer un montant, disons, qui allait au-delà du coût même du service de transport.

Me PAULE HAMELIN :

Je suis d'accord avec vous. Par contre, quand on regarde des augmentations qui ne sont pas loin de, dans un cas juste pour le réglage de tension, de deux cent dix-huit pour cent (218 %), j'estime que, effectivement, il y a un effet de hausse qui est exagéré, qui pourrait avoir un impact fort

important au niveau de l'utilisation du réseau.

Donc, à ce niveau-là, j'estime que, puis il y avait aussi le commentaire qui n'était pas juste par rapport à cette augmentation-là mais son commentaire était également au niveau de la question de la rétroactivité aussi; et, à ce niveau-là, nous, ce qu'on vous soumet, c'est que, effectivement, dans la mesure où ces augmentations-là sont à un point tel et qu'on les applique de façon rétroactive à janvier deux mille cinq (2005), qu'elles ont effectivement un impact et qu'elles pourraient avoir un, est-ce que ça pourrait créer un « rate shock », ça serait, reste à voir, mais c'était quand même la position du docteur El-Ramly là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Pour la question du « rate shock », vous nous l'avez présenté en pourcentage, est-ce que vous avez quelque chose à nous dire à l'égard du montant en sous par transaction, kilowattheures, ou kilowatts, ou quel que soit l'unité de mesure, autrement dit, poussé à l'absurde, tripler un montant infinitésimal, ça peut quand même rester extrêmement petit puis sans effet pratique?

Me PAULE HAMELIN :

Peut-être pas de montant exact à vous soumettre.

Par contre, on avait quand même soumis à la Régie des tableaux où on faisait, on voyait ce qui se passait dans les autres marchés, les autres réseaux voisins, et on voyait qu'il y avait quand même des coûts importants si on comparait d'un réseau voisin à un autre.

La difficulté est toujours d'essayer de comparer des pommes avec des pommes, c'est toujours la difficulté, mais à ce niveau-là, je vais y revenir un petit peu plus loin dans ma présentation, je vais vous donner la référence exacte où on parlait de réseaux voisins également.

(13 h 56)

Si je peux revenir à la question de la rétroactivité, je comprends que, au niveau de, le principe au niveau du tarif dans D-2002-95, bon, on a, dans cette décision-là, accepté le principe de la rétroactivité; par contre, dans un contexte, comme je vous disais, d'augmentation de services complémentaires tel qu'il est proposé et quand on sait que généralement, un tarif doit être prospectif, là-dessus, c'est la décision D-2000-222, ce qu'on vous soumet, c'est que, naturellement, à ce niveau-là, BEMI s'oppose à

cette rétroactivité-là.

D'ailleurs, quand on parlait en termes de revenus, ce que ça pouvait représenter, on parlait de dix-huit mille trois cent dollars (18 300 \$) à, si je ne m'abuse, quelque chose autour de trois cent cinquante-six mille dollars (356 000 \$) pour, comme augmentation de revenus qui était proposée. Et ce que l'on avait mentionné dans le cadre de notre mémoire, c'était quand même une augmentation qui était cumulative, cumulative, j'entends, mais de mille huit cent quarante-cinq pour cent (1 845 %).

Au niveau de ma référence, au niveau des réseaux voisins, ce que je voulais vous mentionner tout à l'heure, c'était la pièce BEMI-1, à la page 14, et également HQT-6, document 1-1, pages 5 et 6.

Alors au niveau des services complémentaires, puis je vais aborder la question des écarts de livraison et de réception tout de suite ensuite, c'est que, à défaut de faire une démonstration claire des coûts additionnels pour HQT, on estime que les services complémentaires, tels qu'ils vous sont, tels qu'ils sont proposés, ne devraient pas être imposés aux clients tiers.

Les Tarifs et conditions des services de

transport, selon nous, devraient être modifiés en conséquence parce que, maintenant, ce qu'on prévoit, c'est de tous les inclure et de faire en sorte qu'ils soient applicables à toutes les transactions. De façon subsidiaire, donc la question des services complémentaires, selon nous, sont excessifs.

Au niveau de la question des écarts de livraison et de réception, là-dessus, au niveau de certains des commentaires, ça va être assez comparable quand je vais parler de cette question-là avec l'énergie d'urgence. Sur cette question-là, nous sommes d'avis que les écarts de livraison et de réception concernent essentiellement des ententes entre réseaux voisins interconnectés et que ça ne concerne pas du tout la situation des utilisateurs du réseau et sa relation avec HQT.

Si je reprends la pièce 8A, qui était les directives au niveau du NERC sur le « Inadvertent Interchange Standard », et je vous réfère plus particulièrement au paragraphe d'introduction, le deuxième paragraphe d'introduction, et je lis :

The INADVERTENT INTERCHANGE Standard
defines a process for monitoring
CONTROL AREAS to help ensure that,

over the long term, the CONTROL AREAS do not excessively depend on other CONTROL AREAS in the INTERCONNECTION for meeting their demand or INTERCHANGE obligations.

Each CONTROL AREA shall, through daily INTERCHANGE SCHEDULE verification and the use of reliable metering equipment, accurately account for INADVERTENT INTERCHANGE. Each CONTROL AREA shall actively prevent unintentional INADVERTENT INTERCHANGE accumulation due to poor control. Each CONTROL AREA shall also be diligent in reducing accumulated inadvertent balances in accordance with Operating Policies.

Toujours dans cette même directive-là, je vous réfère aussi à la clause 5, qui fait référence à ce qui se fait généralement, c'est-à-dire un échange en nature. Et donc je vous réfère également à ce niveau-là...

LE PRÉSIDENT :

Clause 5, toujours des normes du NERC?

Me PAULE HAMELIN :

Oui. En fait, c'est même, c'est la clause 5.1 :

Energy "in-kind" payback. INADVERTENT INTERCHANGE accumulated during "on-peak" hours shall only be paid back during "on-peak" hours. INADVERTENT INTERCHANGE accumulated during "off-peak" hours shall only be paid back during "off-peak" hours.

Et on continue en disant également, à 5.2 :

Other payback methods. Upon agreement by all REGIONS within an INTERCONNECTION, other methods of INADVERTENT INTERCHANGE payback may be utilized.

Donc, selon nous, en fonction de cette directive-là, je pense que ça démontre que les obligations, ça réfère aux Control Areas, donc de réseau à réseau, et ils ne visent pas nécessairement les clients tiers ou utilisateurs des services de transport point à point en importation ou en exportation.

Ce qu'on essaie de démontrer, c'est que, de façon générale, les opérateurs de réseaux ont déjà des conventions d'exploitation où ces questions-là,

les questions de transactions, sont gérées et qu'il y a déjà des mécanismes de gestion efficaces qui existent et que la situation donc devrait demeurer la même.

À ce niveau-là, je vous rappelle la différence importante qui est proposée par HQT en matière d'écart de livraison. Je vous réfère plus particulièrement à la pièce HQT-4, document 1, page 32. Je vous rappelle que HQT va charger onze point vingt-cinq cents le kilowattheure (11,25 ¢/kWh) si la consommation est supérieure à ce qui est programmé et va rembourser un point vingt-huit cent du kilowattheure (1,28 ¢/kWh) si la quantité livrée est inférieure à ce qui est programmé. Donc on n'a pas vraiment eu de détails sur ce qui expliquait véritablement cette différence. La même tarification est également proposée pour les écarts de réception.

Donc ce que BEMI mentionne au niveau des écarts de réception et de livraison, c'est qu'on devrait revenir à la situation antérieure aux modifications proposées, donc demeurer avec un statu quo, qu'il y a déjà des mécanismes qui sont en place qui prévoient déjà une gestion serrée des échanges en ce qui a trait à l'énergie involontaire

et qu'il n'y a aucun besoin d'ajouter des frais supplémentaires à cet effet-là.

La gestion des écarts de livraison dans le tarif devrait donc se limiter aux charges et à la production à l'intérieur du réseau de HQT et non pas dans sa zone de réglage. Ce qui voudrait donc dire qu'il faudrait, à ce niveau-là, selon nous, modifier les annexes 4 et 5 du Tarif.

Je vais maintenant aborder le troisième point, qui est celui de l'énergie d'urgence. Oui?

LE PRÉSIDENT :

Avant que vous ne passiez au troisième point, juste une question. À l'égard de la convention d'exploitation que vous mentionniez plus tôt pour les services d'écarts de réception et de livraison, est-ce qu'il existe une telle entente prévoyant les modalités d'échange entre le réseau de Brascan et le réseau du Transporteur?

Me PAULE HAMELIN :

Écoutez, il faudrait que je vérifie si cette entente-là, elle est effectivement écrite ou si c'est une entente verbale. Je ne serais pas en mesure de répondre à la Régie. Je pourrais faire les vérifications en ce sens-là et fournir l'information.

LE PRÉSIDENT :

Dans la mesure où ce n'est pas une nouvelle preuve.

Me PAULE HAMELIN :

En fait, mais je sais que l'entente, puis d'ailleurs, c'est ce qui est, c'est la preuve dans le mémoire, à l'effet que BEMI fonctionne comme ça, à titre de, dans son rôle, et c'est la preuve qu'on vous a soumise que, effectivement, c'était comme ça que ça fonctionnait et c'est la preuve qu'on vous a déjà soumise.

La seule chose que je ne sais pas au moment où on se parle, c'est est-ce que cette entente-là, elle est verbale ou elle est écrite; ça, je ne le sais pas. Mais est-ce que BEMI fonctionne comme ça dans ses activités, je vous dirais que oui, c'est comme ça qu'elle fonctionne à titre de mandataire pour la portion, celle qui fait le « market », finalement.

LE PRÉSIDENT :

O.K. D'accord. Pour les fins de la question, je pense que la référence au mémoire me suffit.

Me PAULE HAMELIN :

Merci. Alors le dernier point, qui est celui de la question de l'énergie d'urgence, je vous réfère tout d'abord au témoignage de madame Guimont, qui

explique les différents rôles de HQT vis-à-vis HQD et HQP. Ce sont les pages 154, 155 et 156, et plus particulièrement quand elle mentionnait que, dans la présentation générale qui a été effectuée, au niveau de HQD, elle a mentionné :

Bien, Hydro-Québec Distribution est responsable des approvisionnements, gère l'électricité patrimoniale et les appels d'offres postpatrimoniaux. Et c'est ça qui lui confère la responsabilité de gérer l'ensemble des moyens de gestion dont on parlait ce matin, exemple l'appel au public, mais également l'énergie d'urgence. Donc, Hydro-Québec TransÉnergie agit comme son mandataire.

Alors je pense qu'on vous l'a mentionné plus d'une fois mais BEMI n'est pas d'accord avec la qualification du rôle que HQT se donne à l'égard des services complémentaires, ou encore lorsqu'il s'agit d'énergie d'urgence.

Dans la même veine, on s'oppose également aux commentaires qui ont été formulés par madame Guimont et monsieur Gagnon en réponse justement à certaines de vos questions. Et je vous réfère plus

spécifiquement au témoignage du quinze (15) novembre deux mille cinq (2005), le volume 2, aux pages 39 à 42. Et je vous réfère plus particulièrement à l'extrait suivant, au niveau naturellement de l'énergie d'urgence. Alors, madame Guimont disait :

C'est nous qui l'appelons, qui assurons la disponibilité de l'énergie d'urgence mais nous ne sommes pas le responsable du paiement et du remboursement au fournisseur. S'il y avait quoi que ce soit comme discussion sur le prix de l'énergie d'urgence, ça sera à d'autres que Hydro-Québec TransÉnergie de faire ce travail-là, nous n'assumons aucun risque financier dû à l'énergie d'urgence. Et c'est ce qui est quelque peu différent de ce qu'on trouve dans des réseaux voisins, où on opère des marchés d'énergie d'urgence.

Je vous sou mets que la question d'énergie d'urgence vise essentiellement les obligations de HQT à l'égard des réseaux voisins. C'est son obligation donc de fournir cette énergie d'urgence. Et

également la situation inverse quand elle-même, HQT, demande assistance pour son propre réseau.

C'est une situation qui concerne donc le rôle de HQT à l'égard des autres réseaux, et ce n'est pas une situation qui concerne les utilisateurs des services de transport point à point. À ce niveau-là, on vous réfère au témoignage de monsieur St-Onge du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5 aux pages 27 à 38 où il traite de toute cette question-là d'énergie d'urgence.

Et je vous réfère également à la convention d'interconnexion que l'on a produite entre NYISO et HQT, produit sous BEMI-8. Quand on regarde cette entente-là où on fait référence soit à des ISO ou encore, en fait NYISO qui est le ISO, et HQT qui est l'opérateur de zone de réglage, ce qu'on vous soumet, c'est que c'est clair, quand on regarde ça que c'est les autorités qui sont chargées d'assumer cette question-là de fiabilité. Ce sont soit les ISO ou encore dans ce cas-ci l'opérateur de zone de réglage.

Et c'est donc, les producteurs qui sont appelés à fournir cette énergie d'urgence-là ne sont clairement pas partie à cette entente-là et

n'ont clairement pas cette obligation-là. Quand on regarde plus spécifiquement à la page 14 de 34, la clause 6.2, de cette convention-là, produite sous BEMI-8, et je paraphrase finalement la clause en question, c'est la partie, donc dans le contexte de la convention, et je vous soumetts soit l'ISO ou encore la zone de réglage, qui reçoit la demande et qui a l'obligation de fournir l'énergie d'urgence.

Encore une fois en fonction de cette convention-là, et je paraphrase, c'est chaque partie, encore une fois l'ISO ou la zone de réglage, qui fournit le prix ou la formule de prix. Moi, je vous soumetts qu'on comprend de cette entente-là que c'est également les parties qui se trouvent à payer en bout de ligne, donc que ce soit l'ISO ou la zone de réglage. Et je vous soumetts que la situation ne devrait pas être différente dans d'autres contextes.

Et essentiellement ce que, avec la modification au tarif que l'on tente de faire, c'est qu'essentiellement HQT dit : malgré qu'on voit clairement dans une entente comme celle dont je viens de parler qu'elle a une obligation comme zone de réglage, HQT vient dire, bien, écoutez, j'ai une obligation de fournir l'assistance, mais

ma responsabilité, elle s'arrête là. Alors, oui, j'en ai une vis-à-vis les réseaux voisins mais, moi, je ne suis qu'un mandataire, soit du fournisseur d'énergie d'urgence, soit encore des acheteurs d'énergie d'urgence, donc ma responsabilité s'arrête là.

Je vous soumetts à ce niveau-là qu'il y a eu aucune preuve sur l'existence d'un mandat. Et je vous réfère là-dessus au témoignage de monsieur St-Onge du dix-huit (18) novembre deux mille cinq (2005), le volume 5, la page 143 à 146. Et plus particulièrement, je vous cite le passage suivant :

En vertu de quel mandat? Il n'y a aucun générateur au Québec qui a donné le mandat à TransÉnergie de vendre. Pour eux autres, on est ordonné en vertu des règles de NPCC de générer en fonction de ce que la zone de réglage nous demande. La zone de réglage étant TransÉnergie qui l'administre. Si TransÉnergie a fait une entente avec une autre entité qui est soit le New York ISO ou ISO New England, je n'ai jamais signé de contrat avec cette entité-là. Ce n'est pas à moi d'aller

courir les dollars si cette entité-là
n'accepte pas de payer.

Je vous réfère un petit peu plus loin sur une
réponse qui a été donnée sur la question de
mandataire.

Donc, le mot « mandataire » fait en
sorte qu'on est otage entre
TransÉnergie et l'entité à laquelle
elle a vendu. Et puis que, nous, on
est prêts à prêter assistance, mais
pas avoir à courir après ces entités-
là pour avoir notre paiement.

Ce qui a été présenté au niveau de la preuve, c'est
que si on prend la situation où HQT est en
situation d'urgence, c'est clair que c'est HQT qui
ordonne et passe la commande au niveau d'un
producteur. Donc, c'est clairement HQT qui
contracte. Toutefois, pour ce qui est du paiement,
même si c'est HQT qui contracte, maintenant HQT dit
que ce n'est plus de son ressort, et allez voir
quelqu'un d'autre pour vous faire payer parce que,
moi, je n'ai plus d'obligation. Je vous soumetts que
c'est contraire aux principes les plus élémentaires
en matière de droit contractuel et que vous devriez
ne pas accepter cette position-là qui vous est

présentée par HQT.

Au niveau de l'ajout, d'ailleurs, qui est proposé dans le tarif, je vous réfère à la pièce HQT-5 document 2 page 7 où on explique justement les modifications qui sont proposées au niveau de l'article 7A. Et c'est très clair quand on lit ça que c'est effectivement l'obligation du Transporteur d'effectuer ou de recevoir des livraisons d'urgence des réseaux voisins. Donc, la notion d'obligation de HQT, elle est là. Et son rôle vis-à-vis les réseaux voisins est clairement mentionné dans ça.

Si, de façon plus spécifique, on regarde et on lit l'article 7A, ce que je vous soumetts, c'est qu'on a une notion dans l'article 7A du fournisseur. Et ce fournisseur-là n'est pas du tout partie au tarif. Alors on dit, le fournisseur qui est là, si lui n'a pas envoyé sa formule de prix, bien, on lui demande de courir après son paiement.

Dans l'autre cas, si c'est la situation inverse qui a lieu, ce que l'on dit, c'est qu'on reçoit seulement la facture encore une fois comme mandataire des acheteurs et on va émettre une facture en retour éventuellement.

Ce que l'on vous soumet au niveau de

l'énergie d'urgence, c'est que quand celle-ci doit être demandée, elle devrait être demandée de façon non discriminatoire pour voir qui sont les producteurs qui sont susceptibles d'être mis à contribution et qui devraient avoir une indication claire de la Régie quant au fait que c'est HQT qui est responsable du paiement de la facture des fournisseurs d'énergie d'urgence.

Alors, de façon plus spécifique, notre recommandation à ce niveau-là, c'est de faire en sorte que l'article tel que modifié soit retiré du Tarif, parce que comme on vous l'a mentionné, c'est quelque chose qui concerne les réseaux voisins et non pas les utilisateurs en tant que tels, et que c'est HQT qui est responsable du paiement aux fournisseurs selon un mécanisme de prix qui devrait donc prendre en considération les questions, entre autres, de coûts d'opportunité.

LE PRÉSIDENT :

Ce qui nous amène à deux heures quinze (2 h 15).

Me PAULE HAMELIN :

Oui, j'ai terminé.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

Me PAULE HAMELIN :

J'étais en conclusion. Mais j'aurai juste peut-être deux, trois commentaires en réplique à maître Morel. Je vais essayer d'y aller bref. J'allais presque oublier cet aspect-là, je m'en excuse. Mais donc, en conclusion, au point de vue du Tarif, ce qu'on vous dit, c'est qu'il est trop élevé, et on demanderait de créer un comité pour évaluer le processus d'encan.

Au niveau des services complémentaires, ce qu'on vous a soumis, c'est qu'il n'y a pas de preuve à l'effet qu'ils généraient des coûts pour HQT, et qu'en l'absence de cette preuve-là, le Tarif ne devrait pas être modifié.

Au niveau de l'énergie d'urgence, on vous soumet qu'il ne devrait pas faire l'objet d'une modification au Tarif; ça ne devrait pas être dans le Tarif. Et confirmer que c'est HQT qui est donc responsable de cette question-là et également du paiement qui s'en suit.

Pour revenir brièvement sur certains commentaires de mon confrère dans le contexte de sa plaidoirie. Tout d'abord, il a mentionné que Brascan n'avait pas fait une preuve ou soumis une analyse sur la question de la politique de rabais.

Là-dessus, je vous rappelle qu'on a expliqué que cette politique-là était inefficace. Et je vous réfère au témoignage de monsieur Bettle et également de la pièce BEMI-6 à la page 13. Et je pense qu'à ce niveau-là, on n'a pas nécessairement besoin d'une analyse qui est très, très poussée pour voir dans quel contexte la politique de rabais pourrait trouver application.

Et je pense que la meilleure preuve du fait qu'on n'est pas nécessairement certain des effets de cette politique-là, c'est encore le témoignage de monsieur Fillion à cet effet-là.

Au niveau du fait qu'on soumet des études théoriques et qu'il y a un coût excessif, je vous rappelle que la politique de rabais, si je ne m'abuse, que l'on propose, il y a des frais, on parle de trois cent mille dollars (300 000 \$) que ça pourrait impliquer comme coût, alors que l'on sait peut-être presque d'avance qu'elle n'aura pas l'effet escompté. Je vous soumetts que la création d'un comité consultatif pour vérifier des questions d'application potentielle d'un encan ne représenterait pas nécessairement ces coûts-là et que, plutôt que de prendre trois cent mille dollars (300 000 \$) pour une politique de rabais que l'on

pense pratiquement déjà inefficace, on devrait peut-être prendre ces argents-là et cette énergie-là et la mettre ailleurs.

Au niveau de la politique de rabais, ou en fait ce qu'on propose à cet effet-là, et les questions de sous-délégation, je pense qu'au niveau des principes réglementaires, comme maître Morel l'a indiqué, il y a une différence entre votre juridiction au niveau de la fixation du tarif versus l'établissement d'une politique de rabais.

Et c'est à ce niveau-là que l'on dit que ce que l'on propose ne va pas à l'encontre de vos pouvoirs et de votre juridiction, et ne ferait pas nécessairement en sorte qu'il y ait une sous-délégation où HQT fixerait. Parce que l'objectif de tout ça, ce serait peut-être justement de nous permettre d'établir une meilleure politique de rabais à plus long terme et avec des balises que la Régie pourrait clairement émettre.

Ça complète la plaidoirie pour BEMI. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Juste pour m'en assurer. BEMI dans le cadre du dossier actuel n'a pas demandé de frais de participation. Est-ce que c'est une lecture exacte?

Me PAULE HAMELIN :

C'est toujours la position de BEMI.

LE PRÉSIDENT :

Excellent! Je vous remercie beaucoup.

Me PAULE HAMELIN :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Maître Pelletier, nous prendrons dix minutes de pause et à deux heures trente (2 h 30), nous serons à vous.

PAUSE

(14 h 30)

LE PRÉSIDENT :

Alors, bon après-midi, Maître Pelletier. Comme je l'ai indiqué à la consœur qui vous a précédé, la prochaine heure est à vous, dans l'optique évidemment de compléter d'ici trois heures trente (3 h 30).

PLAIDOIRIE DE Me PIERRE PELLETIER.

Je serais porté à faire une prévision d'une demi-heure, mais je n'ai tellement pas confiance dans les prévisions des avocats qui sont nettement plus contestables en général que celle des transporteurs...

LE PRÉSIDENT :

Et vous vous adressez à un avocat qui ne la respecte pas plus.

M. RICHARD CARRIER :

Je pensais que vous alliez dire « des économistes » mais...

Me PIERRE PELLETIER :

Ah mon dieu, d'à peu près tout le monde. Je pense qu'il n'y a rien de pire que des prévisions d'avocat pour ce qui est de la durée des choses.

Je vais vous entretenir assez rapidement de quatre sujets finalement. Premièrement, de la suggestion qui a été faite par le docteur El-Ramly relativement à la répartition des revenus qui sont attendus des deux services, le service local et le service de point à point, et vous faire, en relation avec... à ce sujet-là, quelques commentaires sur le principe de l'uniformité tarifaire ainsi que le président m'y a invité à la fin de la présentation de l'AQCIE-CIFQ.

Je vous dirai quelques mots par la suite de la politique de rabais à l'invitation qui a été faite par le président du Board à la fin des auditions; alors sur la politique de rabais. Quelques mots aussi sur la suggestion qui a été

faite de consacrer une priorité absolue à la charge locale relativement à l'usage des interconnexions, et finalement quelques mots sur un sujet qui tient évidemment à coeur aux avocats : la rétroactivité qui est demandée par le Transporteur.

C'est sur le premier point que je serai le plus long. Le docteur El-Ramly, l'expert de l'AQCIE et du CIFQ, lors de sa présentation - et je vous réfère ici aux pages 28 et 29 des notes sténographiques du dix-sept (17) novembre deux mille cinq (2005) - indiquait que la principale question qui se pose dans ce dossier, et c'est celle-là sur laquelle il a beaucoup insisté, est celle de savoir quelle doit être la contribution de la clientèle de la charge locale et quelle doit être celle des utilisateurs des services de transport de point à point, aux revenus requis par le Transporteur qui est évidemment le deux milliards cinq cent quatre-vingt-onze millions (2 591 G\$).

Le tableau qui apparaît à la page 8 de sa présentation - c'est la pièce AQCIE-CIFQ-3 - fait voir que le recours à une approche prenant en considération trois pointes annuelles coïncidentes, l'approche 3 CP pour déterminer la part

contributive de chacun des utilisateurs des services plutôt que le recours à une approche prenant en considération une seule pointe annuelle coïncidente, la 1 CP a un impact qu'il a qualifié de presque nul.

Dans tous les cas, la part de la charge locale est de l'ordre de quatre-vingt-quinze virgule huit pour cent (95,8 %) qu'on considère l'approche 1 CP suivant la formule Colombie-Britannique ou qu'on considère la même approche suivant la formule d'Hydro-Québec Transport, ou qu'on considère le 3 CP suivant l'une ou l'autre des formules, on se retrouve toujours, ainsi que le montre son tableau, avec une proportion qui va à la charge locale ou au service local, qui est de quatre-vingt-quinze virgule huit pour cent (95,8 %).

Je vous signale pendant que je passe par là, il y a une petite erreur sur le tableau. Je comprends que vous ne l'avez pas nécessairement sous la main maintenant, mais moi j'avais de la misère avec un chiffre qui apparaissait sur le tableau du docteur El-Ramly, à la page 8. Il avait indiqué comme résultat de l'approche 1 CP suivant la formule Hydro-Québec, il avait indiqué un

résultat au niveau du taux de soixante-treize dollars et soixante-dix-huit (73,78 \$). Ça m'intriguait, je veux dire, ça ne marche pas; Hydro-Québec nous donne soixante-douze piastres et quatre-vingt-dix (72,90 \$).

Effectivement l'erreur résulte du fait que dans son tableau et pour les fins de son calcul, le docteur El-Ramly avait indiqué comme capacité en mégawatts, dans la deuxième colonne, la partie gauche du tableau, une capacité totale de trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW) alors qu'en réalité la capacité totale à considérer évidemment c'est trente-quatre mille soixante (34 060) plus les quatre cent cinq (405) du point à point pour un total de trente-quatre quatre cent soixante-cinq (34 465). Alors, lorsqu'on refait son exercice avec la bonne donnée de départ, trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW), la réponse n'est plus de soixante-treize dollars et soixante-dix-huit (73,78 \$) comme étant le PTP Rate, mais bien soixante-douze et quatre-vingt-dix (72,90 \$) qui correspond comme il se doit avec les chiffres qui ont été proposés par le Transporteur.

Mais la correction faite, on arrive avec le

même résultat; de toute façon, on arrive avec une proportion à la charge locale qui est de quatre-vingt-quinze virgule huit pour cent (95,8 %). Il faut aller loin après le point pour trouver une différence.

Un constat semblable a été fait par ailleurs par l'expert de OC, monsieur Harper, qui indique qu'en effectuant, lui, divers ajustements - il a fait divers ajustements à l'allocation des coûts, mais en faisant ces ajustements à l'allocation des coûts, en plus d'utiliser un facteur 3 CP plutôt que de 1 CP, on obtient pour deux mille cinq (2005), suivant lui, une augmentation de la charge locale globale qui serait de sept virgule deux pour cent (7,2 %) plutôt que de sept virgule trois pour cent (7,3 %), suivant ce qui a été calculé par Hydro-Québec sur la base du recours à 1 CP plutôt que 3 CP.

Le calcul de monsieur Harper à cet égard, on le retrouve à la page 32 des notes sténographiques du vingt et un (21) novembre deux mille cinq (2005). Et puis il concluait comme ça, à un taux unitaire de soixante-quatorze dollars et quatre-vingts (74,80 \$) plutôt que le taux unitaire de soixante-douze et quatre-vingt-dix (72,90 \$);

d'où une contribution plus élevée pour les utilisateurs du service de point à point long terme de sept cent soixante-neuf mille cinq cents dollars (769 500 \$). Si on prend quatre cent cinq mégawatts (405 MW) à une piastre quatre-vingt-dix (1,90 \$) de différence sur les taux là, ce que ça représente en argent finalement qui se promène d'un bord à l'autre, du service local au service de point à point, ça représente au total sept cent soixante-neuf mille cinq cents (769 500 \$).

Et lui, il tient compte non seulement du 3 CP versus 1 CP mais également de différentes allocations, de différentes modifications qu'il apporte aux allocations de coûts.

Alors, tout ça pour dire que, à notre avis, ça ne vaut pas vraiment la peine de nous attarder très longuement à l'examen d'une proposition; le recours à 3 CP qui ne tient pas suffisamment compte en partant des caractéristiques propres au réseau d'Hydro-Québec, lequel a été conçu - je pense que la preuve est très claire à cet effet-là - pour répondre à la pointe annuelle via la contribution de l'ensemble du parc de production incluant les importations.

Alors, la proposition du docteur El-Ramly

par contre a un impact inverse à celle qui est faite par monsieur Harper qui suggère 3 CP, et elle a un impact inverse d'une part mais surtout un impact qui est nettement plus important. On l'a vu par les tableaux qui ont été produits, elle entraîne une contribution d'environ six millions de dollars (6 M\$) moins élevée pour les utilisateurs du service de point à point de long terme et réciproquement évidemment une augmentation identique de la contribution des utilisateurs de la charge locale.

Les considérations qui ont été prises en compte par le docteur El-Ramly pour faire sa recommandation sont essentiellement les suivantes - et là, je vous réfère aux notes sténographiques, aux pages 32 à 34; il a considéré trois points. Le premier point devant être considéré, a-t-il indiqué à la Régie, c'est l'impact qu'une suggestion comme celle qu'il fait a sur la charge locale, et cet impact-là lui paraissait minimal; c'est un impact relatif, finalement, de zéro virgule trois pour cent (0,3 %) sur la charge locale, et beaucoup plus important, c'est sûr, le même montant de six millions (6 M\$) est beaucoup plus important en termes d'impact relatif, il est de près de vingt

pour cent (20 %) sur le point à point, mais sur la charge locale c'est seulement de zéro virgule trois pour cent (0,3 %) et même un petit peu moins.

La deuxième considération qu'il a prise en compte, c'est l'efficacité. Il a examiné l'impact de sa recommandation et constaté que l'impact de sa recommandation c'était de réduire des tarifs qu'il juge beaucoup trop élevés pour ce qui est du service de point à point. Et par conséquent, l'impact est par ricochet de favoriser le développement du service dans la mesure où on peut avoir un service qui est rendu à des tarifs moins élevés; on l'encourage ainsi à se développer.

Et troisièmement, et j'aurais peut-être dû dire « premièrement » mais lui il l'a présenté en troisième lieu, c'est, il se base sur le respect du principe de la causalité des coûts. La Régie a suggéré, comme je l'ai mentionné tantôt, que nous commentions l'aspect uniformité tarifaire, la suggestion du docteur El-Ramly.

Nous avons cru devoir comprendre que l'interrogation de la Régie à cet égard-là tenait à ce que la suggestion du docteur El-Ramly reviendrait à établir la part des usagers du service de point à point en utilisant un taux

d'environ soixante piastres et trente-huit (60,38 \$) si on prend la méthode HQT ou de cinquante-huit et cinquante-six (58,56 \$) si on retient celle de Colombie-Britannique, alors qu'en réalité la part de la charge locale serait établie quant à elle sur la base d'un taux de soixante-douze piastres et quatre-vingt-dix (72,90 \$). Et je pense bien que c'est ce qui a amené la Régie à demander de commenter sur la question d'uniformité tarifaire.

Évidemment je note tout de suite que l'absence d'uniformité qui existerait à cet égard-là ne serait pas une absence d'uniformité qui serait de caractère territorial; ça ne viendrait pas heurter l'article, le paragraphe 11 du premier alinéa de l'article 49 de la Loi sur la Régie, mais nous comprenons différemment quant à nous la proposition du docteur El-Ramly.

Celui-ci estime, en accord avec le docteur Orans et nous a-t-il semblé avec l'ensemble des experts qui ont été entendus et en accord aussi avec les principes qui ont été émis par la Régie dans sa décision D-2002-95 sur la demande antérieure, qu'on doit tenir compte de la causalité des coûts tant au niveau de leur répartition par

services qu'à celui de la répartition des revenus requis par le Transporteur entre la charge locale et les services de point à point de long terme.

Lors du dossier tarifaire de deux mille un (2001), s'appuyant sur le constat que tout le réseau de transport a été conçu, planifié, exploité en fonction de la puissance requise à la pointe de la demande annuelle, le Transporteur a opté pour un facteur de répartition des revenus de 1 CP qui a été approuvé par la Régie, sous la provisoire présomption à l'époque que cette répartition-là était compatible avec le résultat que donnerait une répartition des coûts par services qui serait faite conformément aux règles de l'art.

Pour le dossier tarifaire de deux mille cinq (2005), le Transporteur a effectivement procédé à une analyse systématique puis à une répartition par services des coûts de transport. À plusieurs égards, il a recouru pour ce faire au facteur de répartition de 1 CP qui l'a, avec d'autres considérations, amené à conclure à une répartition des coûts de deux milliards quatre cent quatre-vingt-cinq virgule deux millions (2 485,2 G\$) pour le service local et de cent cinq virgule huit millions (105,8 M\$) pour le service de

point à point.

(14 h 42)

Et j'ai demandé à la greffière de vous remettre tantôt copie d'un petit document que j'ai préparé. Je ne suis pas suffisamment familier avec les façons de procéder de la Régie pour savoir si je devrais demander qu'il soit coté. Si c'est le cas, ça serait AQCIE-CIFQ-8, je crois, mais autrement, il pourrait simplement être considéré comme une annexe à ma plaidoirie, il n'y a rien de... ce n'est pas de la preuve, évidemment, c'est de l'argumentation, sauf que pour vous faut faire la démonstration, pour vous faire la démonstration pertinente, il me faut évidemment un tableau, ça ne peut pas se faire simplement verbalement.

Alors, ce que je veux vous faire constater par ces deux documents-là, c'est ceci. Lorsqu'on combine -et là je vous réfère à la première des deux pages, là- lorsqu'on combine l'information qui apparaît au tableau 2 à la page 32 de la pièce HQT-3 document 1 et celle qui apparaît au tableau 10 à la page 23 de la pièce HQT-3 document 6, on constate que la répartition du coût par fonction et par service, pour la prévision de deux mille cinq (2005), a été faite par HQT de la façon qui est

résumée, là, qui nous montre que, effectivement, en utilisant dans plusieurs cas le critère de 1 CP, soit sur la base d'une charge locale de vingt-huit mille neuf cent soixante-cinq mégawatts (28 965 MW), soit sur la base d'une charge locale de trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW), mais dans tous les cas sur la base d'une charge au service de point à point quatre cent cinq mégawatts (405 MW).

Donc, en utilisant ce facteur de répartition-là à plusieurs égards, le Transporteur arrivait à la conclusion que l'allocation des coûts entre les deux services devait se faire à raison de cent cinq virgule huit millions (105,8 M\$) pour le service de point à point et de deux milliards quatre cent quatre-vingt-cinq virgule deux millions (2 485,2 G\$) pour le service de la charge locale.

Si on utilise comme facteur de répartition des coûts non plus la puissance de trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW) au total, mais bien la capacité nominale de l'équipement de production suivant la formule qui est recommandée par le docteur El Ramly -et là j'ai remplacé les facteurs dans le deuxième tableau- mais en appliquant pour le reste la

méthode d'Hydro-Québec exactement la même façon, le constat qu'on fait, c'est que sur cette base-là, les coûts qui sont attribuables au service de point à point sont ramenés à cent virgule neuf millions (100,9 M\$) pendant que ceux du service de la charge locale sont augmentés à deux milliards quatre cent quatre-vingt-dix virgule deux millions (2 485,2 G\$).

De la même façon si, à l'étape de la répartition des revenus requis par le Transporteur, on substitue à la pointe coïncidente unique de trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW), qui a été utilisé par le Transporteur, la capacité nominale installée de production de quarante-deux mille neuf cent dix mégawatts (42 910 MW), comme le suggère le docteur El Ramly, le facteur uniforme qui est utilisé pour établir la part des revenus requis de chaque service, le local et le point à point de long terme, est de cinquante-huit piastres et cinquante-six (58,56 \$) si on crédite d'abord le soixante-dix-huit millions (78 M\$) comme on le fait dans l'approche d'Hydro-Québec.

C'est le même facteur de cinquante-huit piastres et cinquante-six (58,56 \$) qu'on retrouve

pour la répartition des revenus requis des deux services. La part de revenus requis du service de point à point dans ce cas-là devient de vingt-trois millions sept cent seize mille huit cents (23 716 800 \$).

Et lorsqu'on ajoute ce vingt-trois millions sept cent seize mille huit cents (23 716 800 \$) aux revenus de court terme de soixante-dix-huit millions (78 M\$) qui, par hypothèse, demeurent les mêmes, la part du revenu provenant du service de point à point qui est à ce moment-là de cent un millions sept cent seize mille huit cents (101 716 800 \$) et la part du coût qui lui est attribué, le cent millions neuf cent mille (100 900 000 \$) que j'ai établi tantôt s'apparie parfaitement de la même façon que coûts et revenus s'apparient lorsqu'on applique la méthode retenue par le Transporteur.

Celui-ci conclut à des revenus de cent huit millions (108 M\$) et à des coûts de cent six millions (106 M\$) pour les services de transport de point à point. C'est le document HQT-4 document 1 page 25 auquel mon confrère Morel référerait ce matin.

Ce qu'on voit, c'est qu'il y a de la

constance dans les deux méthodes. Dans un cas, on utilise un diviseur, pour reprendre l'expression de monsieur El Ramly, qui est la capacité, la pointe de demande, et dans l'autre cas, on utilise un diviseur qui est l'ensemble de la capacité de production installée.

Dans le cas où on créditerait la totalité des revenus des services de court terme au service local selon l'approche qui est retenue en Colombie-Britannique, on a vu par les tableaux de monsieur El Ramly que ça n'a jamais un impact majeur, là, mais dans le cas où on ferait ça, le facteur de soixante-huit piastres et trente-huit (68,38 \$) qui était retenu par le docteur El Ramly à son tableau auquel j'ai référé tantôt, il serait lui-même utilisé uniformément pour établir la part des revenus requis des usagers de chacun des deux services.

Il est cependant vrai qu'en créditant ensuite tous les revenus de court terme au service local plutôt que de l'établir, plutôt que de l'attribuer aux deux services, donc au début de la formule comme le fait Hydro-Québec, à ce moment-là, on arriverait avec une participation unitaire à la fin. Le service local aurait une participation

unitaire qui serait basée sur un taux un peu moins élevé de cinquante-huit trente-quatre (58,34 \$) plutôt que de soixante et trente-huit (60,38 \$).

Je dois dire que nous ne voyons aucune raison quant à nous d'adopter ici cet aspect de la méthode retenue en Colombie-Britannique. J'ai fait l'exercice simplement pour rester dans la suite de l'exercice qui avait été fait par le docteur El Ramly.

Incidemment, lorsque nous retenons à la suite du docteur El Ramly sa suggestion d'utiliser comme dénominateur ou comme diviseur la puissance installée totale d'Hydro-Québec, ce n'est pas du tout une question de « cherry picking », ainsi que le suggérait mon confrère maître Morel ce matin à l'instar de monsieur Harper antérieurement, c'est simplement parce que la suggestion du docteur El Ramly se borne à ça. Dire, écoutez, si vous voulez vraiment tenir compte de la causalité des coûts comme tout le monde s'accorde à dire qu'on doit le faire, bien, à ce moment-là, il faut se demander, mais pourquoi est-ce qu'on les a fait ces investissements-là, et les investissements qu'on a faits dans les lignes de transmission et les autres équipements de transmission, essentiellement, c'est

pour assurer qu'on puisse transporter la charge qui est produite par toutes les unités de production.

On nous opposera cependant que la répartition qui est faite en fonction de la capacité de production totale est d'une certaine manière inéquitable parce que, dans le cas du service de point à point, lorsqu'on considère la puissance de quatre cent cinq mégawatts (405 MW), il s'agit de la pointe de sa demande. En fait, c'est la pointe de sa demande. Mais c'est également sa demande constante.

Alors que lorsqu'on considère le solde de quarante-deux mille cinq cent cinq mégawatts (42 505 MW) dans le cas du service local, il ne s'agirait pas de la pointe de sa demande qui serait plutôt le trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW) en janvier deux mille cinq (2005) suivant ce qui a été établi au dossier.

Il y a certaines remarques qui s'imposent ici. Premièrement, la valeur de quarante-deux mille neuf cent dix mégawatts (42 910 MW) ne correspond pas en effet à une pointe de demande coïncidente 1 CP, mais suivant l'explication qui a été donnée par docteur El Ramly, ça correspond finalement à la somme de la demande non coïncidente de l'ensemble

des parties du réseau, demande qui ne dépasse pas quatre cent cinq mégawatts (405 MW) quant aux usagers des services de point à point de long terme. Le reste étant évidemment destiné à rencontrer la demande du service local.

Deuxième chose qui doit être dite à ce sujet-là, c'est ceci. C'est que la valeur de trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW), dont trente-quatre mille soixante mégawatts (34 060 MW) découle de la prévision moyenne normalisée du Distributeur, alors la valeur de trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq mégawatts (34 465 MW) correspondant à la pointe annuelle coïncidente utilisée pour les fins de calcul sur la base de 1 CP, dans le cadre des exercices qui ont été faits ici, ne correspond pas à la puissance qui peut réellement être mise à la disposition de la clientèle au moment de la pointe annuelle.

La capacité du réseau est bien plus considérable, ainsi que l'a expliqué monsieur Filion le quatorze (14) novembre deux mille cinq (2005), et je vous réfère ici aux notes sténographiques pages 74 à 82 et 118 à 133. Dans un premier temps, c'était en réponse à mes questions;

dans un deuxième temps, c'était en réponse aux questions du président de la Régie.

Elle permet de faire face à une demande en pointe de quelques quarante mille mégawatts (40 000 MW), soit trente-huit mille mégawatts (38 000 MW) par des moyens physiques, suivant l'expression qui a été utilisée par monsieur Filion, et deux mille mégawatts (2000 MW) par des mesures de réduction de charge selon son témoignage.

Plus exactement cependant, selon la pièce HQT-9 document 1 qui a été produite ultérieurement, combiné au témoignage de monsieur Filion, ce qu'on constate, c'est que la pointe suivante peut être rencontrée actuellement par le réseau :

premièrement, pour ce qui est du service local, trente-cinq mille cinq cents mégawatts (35 500 MW); deuxièmement, pour le point à point de long terme, quatre cent cinquante (450 MW); troisièmement, grâce à un abaissement de la réserve, au besoin, mille sept cent cinquante mégawatts (1750 MW); au moyen d'achats additionnels, mille quarante et un mégawatts (1041 MW).

Et, là, je suis rendu à trente-huit mille sept cent quarante et un mégawatts (38 741 MW). Si

on y ajoute la charge interruptible, qui est de mille deux cent cinquante-six mégawatts (1256 MW), toujours selon la même pièce (HQT-9 document 1), on arrive à une capacité totale de trente-neuf mille neuf cent quatre-vingt-dix-sept (39 997). Autant dire quarante mégawatts (40 000 MW).

Et je vous signale que l'hypothèse d'un appel au public pour réduire la demande, si le besoin s'en faisait sentir, n'est pas considérée dans le total de quelques quarante mille mégawatts (40 000 MW). Par conséquent, si c'est le critère de 1 CP proposé par Hydro-Québec qui devait être retenu plutôt que celui qu'on assimile à 1 NCP, correspondant à la capacité de production totale de quarante-deux mille neuf cent dix mégawatts (42 910 MW), il nous semble que la demande de puissance à considérer pour déterminer le dénominateur dans la formule utilisée par Hydro-Québec pour répartir les revenus requis entre les deux services devrait être de l'ordre de quarante mille mégawatts (40 000 MW) ou à tout le moins de trente-huit mille sept cent quarante et un mégawatts (38 741 MW) et non pas de trente-quatre mille quatre cent soixante-cinq (34 465 MW). Ce qui évidemment a un impact sur la répartition entre les

deux services.

(14 h 54)

La recommandation du docteur El-Ramly, et je termine sur ce premier point-là, la recommandation du docteur El-Ramly qui est endossée par ses mandants, l'AQCIE et la CIFQ, c'est de mettre en place divers moyens pour rentabiliser le réseau de transport de point à point à l'avantage ultimement du service local parce que cette rentabilisation se répercutera, croit-il, mes mandants et monsieur El-Ramly, sur le revenu requis du service local et parce que le développement du marché à long terme réduira le coût de l'énergie. Évidemment, il faut être bien conscient, il faut être bien conscient que lorsque l'AQCIE et le CIFQ recommandent d'approuver la formule proposée par le docteur El-Ramly, à court terme, ils plaident contre leur intérêt. Mes clients, ce ne sont pas des clients de la charge de point à point, là, ce sont des clients de la charge locale. La conviction qui est la leur et qui est également celle du docteur El-Ramly, c'est qu'il faut favoriser le service de point à point et j'entends par là, le développement du service de point à point dans l'intérêt du service local de façon à ce que sur un

horizon qui est difficile, malheureusement, à préciser dans le contexte actuel, on finisse enfin par se retrouver dans une situation où il y a un service de point à point qui s'est développé, il y a de l'argent qui rentre sur ce service-là, qui va dans les goussets du Transporteur, ce qui réduit le besoin de s'adresser à la charge locale ou au service local pour sa contribution.

Alors, je crois qu'il s'agit de considérations, même si ce sont des résultats, l'impact sur le service de point à point, je crois qu'il s'agit de considérations qui peuvent être prises en compte au stade de la répartition des revenus requis et de la tarification des services.

Un mot sur la politique de rabais. L'AQCIE et le CIFQ appuient, je viens de le dire, la recommandation du docteur El-Ramly qui est de rétablir, pour le moment, la politique de rabais. Le docteur El-Ramly, il a dit de la poursuivre, la politique, mais en fait, il ne s'agit pas de la poursuivre, elle a été interrompue en janvier deux mille quatre (2004) après avoir été inaugurée en janvier deux mille trois (2003).

Alors, de rétablir, pour le moment, la politique de rabais de vingt-cinq pour cent (25 %)

jusqu'à ce qu'une formule mieux adaptée à la situation du Québec ait pu être développée en coopération avec les principaux intéressés conformément à la suggestion qui était faite par le docteur El-Ramly.

Nous avons noté que l'AIEQ suggère aussi que soient menées certaines études avant de conclure sur cette question dans le contexte où le Transporteur lui-même, d'ailleurs, ne semble guère croire, tout le monde a eu, a fait le même constat, dans le contexte où le Transporteur lui-même ne semble guère croire en la valeur de sa proposition actuelle.

Alors, si j'ajoute à ça, le fait que Brascan voit les choses de la même façon, je crois qu'il serait sage que d'une manière ou de l'autre, celle qui paraîtra la plus opportune à la Régie, le Transporteur soit invité à participer avec les principales parties prenantes au dossier, à un examen approfondi de ce qui est possible de faire au niveau d'une politique de rabais tarifaire en vue de nous assurer que l'on puisse, effectivement, développer ce marché et augmenter les revenus générés par les service de point à point.

Ceci fait qu'en réalité, nous n'avons pas

réellement de représentations détaillées à faire à la Régie relativement à une question qui était suggérée à la fin de l'audition des témoins, à savoir la compatibilité d'une éventuelle politique de rabais avec la loi et particulièrement avec l'article 49 de la Loi, son paragraphe 11 du premier alinéa qui prévoit la nécessité d'une uniformité territoriale. Nous indiquons, toutefois, à la Régie et ce, avec respect pour l'opinion qui a été émise par la Régie dans la décision D-2002-95 à la page 282, qu'il ne nous paraît pas, quant à nous, évident qu'une politique de rabais permettant l'application de taux réduit sur un chemin en raison de circonstances particulières telles son utilisation réduite passagère, soit nécessairement contraire à l'article 49, alinéa, paragraphe 11.

Il nous semble qu'une norme de rabais par chemin applicable à l'ensemble du réseau ne serait pas nécessairement contraire à cette disposition pourvu que la norme d'application du rabais se réfère, par exemple, au niveau d'occupation d'un chemin et non pas à son emplacement territorial et ne soit d'aucune manière discriminatoire par ailleurs.

J'entendais mon confrère, maître Morel, ce matin, argumenter qu'au fond, il faut considérer que ce qui doit être juste et raisonnable, c'est le tarif mais que la même exigence ne valait pas nécessairement à l'égard du rabais, avec respect pour son opinion, je ne pense pas que c'est comme ça que les choses doivent être conçues. Je pense que lorsque la Régie approuve ou édicte des tarifs, elle doit s'assurer que ce sont des tarifs justes et raisonnables dans leur application, y compris via un mécanisme de rabais qui soit lui-même correct et qui amène lui-même un résultat juste et raisonnable.

Sans doute, en venons-nous aux mêmes résultats mais il me paraît important de ne pas laisser poindre l'idée d'une espèce de dichotomie entre les deux, le fait d'accorder des rabais n'aura aucune espèce de saveur, d'iniquité ou d'injustice. Quant à moi, un tarif juste et raisonnable général peut très bien s'accommoder d'une politique de rabais correcte qui en fait un tarif élargi qui est lui-même juste et raisonnable.

Un mot également sur une suggestion qui a été faite par l'ACEF, je ne m'y étais pas arrêté mais le point a été soulevé à l'issue de l'audition

des témoins par le président du Tribunal, une suggestion de l'ACEF très rapidement faite lors de sa présentation à l'effet que la Loi sur la Régie et la Loi sur Hydro-Québec devaient être lues ensemble dans un contexte global comme conférant au service local une priorité absolue sur les interconnexions.

On me signale que le système actuel de premier arrivé, premier servi, à cet égard-là, au cas de concurrence entre la demande de service local et celle du service de point à point de long terme fonctionne bien et paraît conforme à la réglementation en vigueur dans les États voisins de même qu'aux règles de la FERC,

Ce qui m'a frappé en lisant la suggestion ou le mode d'interprétation de l'ACEF, c'est qu'on fond, ce qui était suggéré là, c'est en plein ce qui avait été suggéré par elle dans la cause tarifaire antérieure.

Alors, c'est une répétition de ses représentations à la Régie qui étaient appuyées par d'autres d'ailleurs à l'époque dans le dossier R-3401-98.

La Régie les a rejetées, ces prétentions-là, dans sa décision D-2002-95 et je vous réfère

ici aux pages 342 et 343. Or, la Régie les a rejetées, ces présentations-là, de l'ACEF, pour diverses raisons dont, notamment, l'égalité de traitement que l'on doit accorder à deux services pour lesquels on exige des tarifs comparables.

Nous croyons que cette politique ne devrait pas être remise en question, en tout cas, dans le contexte actuel qui est demeuré inchangé par rapport à celui qui prévalait au moment de la décision sur la cause antérieure, s'agissant de toute façon d'une question assez délicate, qui a des répercussions sur les marchés avoisinants et si jamais, on devait toucher à la situation actuelle à cet égard-là, je suggère que ça devrait être fait après un examen de toutes les circonstances l'entourant.

Ce qui m'amène au dernier point dont je veux vous entretenir, celui de la rétroactivité. Évidemment, c'est une question qui, c'est une question qui amène toujours des réactions assez nettes de la part des juristes en général mais qui amène aussi une réaction assez nette de la part de mes clients, l'AQCIE et le CIFQ.

C'est une question qui a déjà été étudiée par la Régie, évidemment, dans le cadre du dossier

R-3401-98. Il en avait été question en deux temps, ainsi que ça a été évoqué ce matin et rapidement, à la fin de l'intervention de mon confrère, maître Morel.

Alors, en août deux mille (2000), le Transporteur avait demandé que par une décision à être rendue en cours d'instance, la Régie déclare provisoire, à compter du premier (1er) janvier deux mille un (2001) les Tarifs et conditions prévalant alors et qu'elle déclare aussi, au même moment, que les Tarifs et conditions à être finalement déterminés plus tard s'appliqueraient rétroactivement au premier (1er) janvier deux mille un (2001).

Par sa décision du dix-neuf (19) décembre deux mille (2000), c'est la décision D-2000-222, la Régie avait déclaré provisoire, à compter du premier (1er) janvier deux mille un (2001) les Tarifs et conditions existant alors mais avait réservé sa décision sur le caractère rétroactif des Tarifs et conditions à être éventuellement fixés dans sa décision finale.

La décision finale de la Régie a été rendue le trente (30) avril deux mille deux (2002), c'est la décision D-2002-95. Elle y accueille, à la page

379, la demande de rétroactivité au premier (1er) janvier deux mille un (2001), après avoir pris acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet que tous ces clients avaient été avisés en temps opportun du caractère provisoire des Tarifs et conditions.

Je vous signale que la coalition industrielle dont faisait partie mes clients, l'AQCIE et le CIFQ, à cette époque-là, ne s'étaient pas opposés à la demande de rétroactivité du Transporteur mais c'était en raison du contexte très particulier où le Distributeur s'était engagé, quant à lui, à ne pas refléter dans sa propre tarification, l'augmentation de la facture payable au Transporteur.

En fait, on voit, à la lecture de la décision et je vous réfère aux pages 377 à 379, que personne ne s'était opposé à cette demande-là, bien évidemment, pour la même raison.

La situation est bien différente cette fois-ci. D'abord, la demande du Transporteur vise une augmentation de cent soixante-dix millions (170 M\$) de la facture de la charge locale qui passe de deux milliards trois cent treize millions (2,313 G\$) à deux milliards quatre cent quatre-vingt-trois millions (2,483 G\$). Cette hausse-là

n'a, évidemment, pas été intégrée au tarif du Distributeur pour les années 2004-05 et 2005-06 et aucune indication n'a été donnée par le Distributeur à l'effet que l'augmentation ne serait pas répercutée. De sorte que ce sont les consommateurs des années à venir qui seront appelés à payer la facture de l'année deux mille cinq (2005) au moment même où, déjà, ils devront faire face à une augmentation de tarif qui doit être lissée ou étalée sur plusieurs années dans le temps en raison de sa trop grande importance.

(15 h 5)

La situation quant à nous est tout aussi déplorable d'ailleurs quant au service de point à point. Déjà, les clients de ce service sont appelés à faire face à des augmentations substantielles, s'agit-il véritablement d'un choc tarifaire ou pas, ça n'a guère d'importance, le fait est que, effectivement, il y a une augmentation au niveau de ce tarif-là aussi et alors qu'on doit déplorer le faible usage qui est fait de ce service, le Transporteur voudrait adresser au marché un signal à l'effet que quoi? Bien, un signal à l'effet que, au Québec, les usagers du service doivent y faire appel sans même connaître le prix à payer.

On me dira : « Oui, mais il y a eu un pré-

avis qui a été donné par le Transporteur, il a donné un préavis de son intention d'augmenter les prix en demandant que soient déclarés provisoires les tarifs actuels à compter du premier (1er) janvier deux mille cinq (2005). » Mais ce n'est qu'à l'été deux mille cinq (2005) qu'a été déposée la demande révisée du Transporteur et ce n'est qu'en deux mille six (2006) que sera rendue la décision sur cette demande, selon toute vraisemblance.

En réalité, il n'y a qu'une seule personne qui, de l'avis du Transporteur, devrait être épargnée de l'effet rétroactif de sa nouvelle tarification et, peu « surprenamment » sans doute, c'est le Transporteur lui-même. Celui-ci demande en effet à la page 11 de sa proposition de politique de rabais, je vous réfère à HQT-2, document 5, que sa, et là, je le cite, que sa :

... demande visant la rétroactivité,
au 1er janvier 2005, des tarifs de
transport, ne s'applique à la
politique de rabais proposée par le
Transporteur.

Je pense bien qu'il a voulu écrire « ne s'applique pas », il y a peut-être eu une petite gêne étant

donné que c'était seulement à son égard à lui qu'il voudrait que ça ne s'applique pas. Remarquez que sa demande n'est pas insensée, compte tenu de la fin poursuivie par la politique de rabais, elle vise à stimuler le trafic et on peut difficilement stimuler en deux mille six (2006) le trafic de deux mille cinq (2005).

Alors je ne lui reproche pas de vouloir se soustraire à sa demande de rétroactivité. Ce que demande l'AQCIE et le CIFQ, ce n'est pas que le Transporteur soit traité comme tout le monde, c'est que tout le monde soit traité comme le Transporteur, et que personne ne soit assujetti à une formule de rétroactivité qui, en partant, répugne.

Nous soumettons que la politique de traitement en deux étapes qui a été implantée par la Régie dans la cause tarifaire antérieure et dans celle-ci est une politique ou une formule qui est opportune. La demande est faite par le Transporteur de déclarer provisoires les tarifs, de sorte que tout le monde puisse être prévenu qu'il va y avoir une demande de rétroaction, mais la question de décider s'il y aura ou pas rétroactivité est reportée au « board » qui a à décider, en fin de

compte.

Et nous croyons que la formule est très saine parce qu'elle permet de tenir compte des circonstances de chacun des cas. Parfois, on pourra juger qu'il y a lieu à rétroactivité pour certaines raisons; dans d'autres cas, on pourra juger qu'il n'y a pas lieu à rétroactivité pour d'autres raisons.

Et ce que je veux vous signaler, c'est que c'est au Transporteur qu'il appartient de faire la preuve qu'il ne pouvait pas présenter plus tôt sa demande, qui a été déposée ici le trente (30) septembre deux mille quatre (2004), alors qu'il était bien évident qu'elle ne pourrait pas être décidée en temps utile. Alors c'est au Transporteur qu'il appartient de faire la preuve qu'il ne pouvait pas présenter plus tôt sa demande.

Et c'est à lui également qu'il appartient de démontrer que l'effet rétroactif recherché n'aura pas d'impacts qui soient injustes, négatifs, pervers; aucune preuve n'a été offerte à cet égard par le Transporteur et nous soumettons que la demande de rétroactivité devrait, pour ces raisons-là, être rejetée.

Et si jamais, pour une raison ou pour une

autre, la Régie en venait à une solution contraire et décidait que la demande de rétroactivité devrait être accordée, en tout ou en partie, à certains égards, il me semble qu'il serait opportun et important que la Régie donne un signal très clair au Transporteur, comme d'ailleurs aux autres intervenants devant la Régie, qu'il n'y a pas lieu de prendre pour acquis qu'on peut faire n'importe quoi en n'importe quel temps en se disant qu'au bout du compte, de toute façon, on va nous accorder la rétroactivité.

Je pense qu'il est important que les choses se déroulent de façon telle que les demandes d'augmentation puissent être décidées en temps utile, si bien que lorsque les tarifs s'appliqueront, ils s'appliqueront aux personnes qui auront, finalement, à en assumer le coût et non pas aux générations qui suivent.

C'est l'essentiel des représentations que je tenais à vous faire.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie beaucoup. Juste un petit point d'intendance que madame la greffière porte à mon attention. Quant aux deux tableaux que vous avez soumis, il n'est pas nécessaire de les coter

puisque ça fait partie de l'argumentation. Donc, pour les fins des notes sténographiques, il n'y aura pas de telles cotes.

Et l'autre chose, c'est qu'on porte à mon attention que vous nous en avez remis une copie mais pas nécessairement remis une copie aux participants dans la salle.

Me PIERRE PELLETIER :

Oh! j'en avais remis une copie à mon confrère ici mais, effectivement, je n'avais pas un grand nombre de copies pour circulation.

LE PRÉSIDENT :

Bien, peut-être en remettre une copie à votre, à maître Morel...

Me PIERRE PELLETIER :

Mais c'était fait.

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est fait?

Me PIERRE PELLETIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Pour les autres participants, si vous n'en avez pas de copies avec vous, vous pourrez le transmettre par courriel aux différents participants.

Me PIERRE PELLETIER :

C'est ce que je compte faire dès que je rentre chez moi.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Et si vous croyez que c'est trop tard, bien, juste nous en aviser, nous en ferons des copies que nous pourrons circuler demain aux participants, si c'est plus facile pour vous.

Me PIERRE PELLETIER :

Bien, ça serait peut-être plus facile pour moi, effectivement. Je vous remercie de l'offre d'aide.

LE PRÉSIDENT :

Alors nous ferons des copies, qui seront disponibles demain matin auprès de madame la greffière.

Me PIERRE PELLETIER :

Je vous remercie infiniment.

LE PRÉSIDENT :

Alors je vous remercie beaucoup d'avoir respecté le temps. Ça complète nos travaux pour la journée et nous reprendrons demain, à huit heures trente (8 h 30) avec l'argumentation d'Option Consommateurs. Merci beaucoup.

AJOURNEMENT

R-3549-2004 phase 2
28 novembre 2005

PLAIDOIRIE
AQCIE-CIFQ

- 241 - Me Pierre Pelletier

Nous, soussignés, ODETTE GAGNON et JEAN
LAROSE, sténographes officiels dûment autorisés à
pratiquer avec la méthode sténotypie, certifions
sous notre serment d'office que les pages ci-dessus
sont et contiennent la transcription exacte et
fidèle de la preuve en cette cause, le tout
conformément à la Loi;

Et nous avons signé :

ODETTE GAGNON
Sténographe officielle

JEAN LAROSE
Sténographe officiel