

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTER DU 1er JANVIER 2009

DOSSIER : R-3669-2008 - Phase 2

RÉGISSEURS : M. RICHARD CARRIER, président
Mme LUCIE GERVAIS
M. JEAN-FRANÇOIS VIAU

AUDIENCE DU 30 JUIN 2011

VOLUME 31

JEAN LAROSE, ODETTE GAGNON, CLAUDE MORIN
Sténographes officiels

COMPARUTIONS

Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE
procureur de la Régie;

REQUÉRANTE :

Me ÉRIC DUNBERRY
Me MARIE-CHRISTINE HIVON
procureurs de Hydro-Québec Transporteur (HQT);

INTERVENANTS :

Me DENIS FALARDEAU
procureur de Association coopérative d'économie
familiale de Québec (ACEF);

Me PAULE HAMELIN
procureure de Énergie Brookfield Marketing inc.
(EBMI);

Me GENEVIÈVE PAQUET
procureure de Groupe de recherche appliquée en
macroécologie (GRAMÉ);

Me ANDRÉ TURMEL
procureur de Newfoundland Labrador Hydro (NLH);

Me ANNIE GARIÉPY :
procureure de Regroupement national des conseils
régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);

Me DOMINIQUE NEUMAN
procureur de Stratégies énergétiques (SÉ) et
Association québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique (AQLPA);

Me HÉLÈNE SICARD
procureure de Union des consommateurs (UC);

Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD
procureur de Union des municipalités du Québec
(UMQ);

R-3669-2008
30 juin 2011

- 3 -

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PRÉLIMINAIRES	4
PLAIDOIRIE PAR Me ÉRIC DUNBERRY	4
PLAIDOIRIE PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON . . .	133

R-3669-2008
30 juin 2011

- 4 -

L'AN DEUX MILLE ONZE, ce trentième (30e) jour du
mois de juin :

PRÉLIMINAIRES

LE PRÉSIDENT :

Reprise de l'audience. Madame Guilhermond.

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture. Audience du trente (30) juin
deux mille onze (2011), dossier R-3669-2008, Phase
2, demande relative à la modification des tarifs et
conditions des services de transport d'Hydro-Québec
à compter du premier (1er) janvier deux mille neuf
(2009). Poursuite de l'audience.

LE PRÉSIDENT :

Maître Dunberry, la parole est à vous.

PLAIDOIRIE PAR Me ÉRIC DUNBERRY :

Merci, Monsieur le Président, Madame, Monsieur les
Régisseurs. Nous allons aborder ce matin le thème 2
qui sera suivi immédiatement par le thème 10 en
raison de la connexité qui existe entre ces deux
thèmes-là. Alors, le thème 2, question relative à
l'Appendice C-1 et au calcul de l'ATC.

Je vous inviterais à prendre copie des
compendiums, volume 1 et 2, nous allons aller voir

quelques onglets. Et peut-être, Monsieur le Président, mettre un collant à l'onglet 9, qui est l'Appendice C-1, parce que nous allons y passer quelques minutes en cours de route.

Monsieur le Président, commentaire introductif, comme nous avons fait hier, nous n'allons pas évidemment relire tous ces arguments et ces références, mais nous allons simplement survoler les passages qui nous paraissent les plus utiles aux fins de vous laisser une présentation orale générale des enjeux principaux. Et encore une fois, si nous n'abordons pas certains sujets, ce n'est pas parce qu'ils ne sont pas importants, Monsieur le Président, c'est parce que le temps nous limite.

Alors, au thème 2, sous le titre 1, paragraphe 1, vous allez noter la récurrence de ce paragraphe qui présente essentiellement par groupement les modifications. Alors au thème 2, il y a trois modifications essentiellement. Il y a d'abord un point relativement mineur qui est de remplacer le terme « capacité de transport » par celui de « capacité de transfert »; le second point est de détailler, de préciser la méthodologie de calcul de la capacité de transfert disponible, et

j'utiliserai l'acronyme ATC à partir de maintenant;
et enfin, de préciser la méthodologie pour
coordonner les ATC sur les réseaux voisins, un
sujet qui a été longuement abordé tant par les
témoins ordinaires que par les témoins experts.
Nous y reviendrons également.

Au soutien de ces modifications, Monsieur
le Président, vous avez les principaux motifs qui
sont encore une fois regroupés au paragraphe 2.
Alors, ce sont ces dénominateurs communs qui
militent pour ces changements. D'abord, utiliser
une terminologie plus adéquate, et on réfère à
l'usage du mot « capacité de transfert » plutôt que
« transport »; assurer une plus grande transparence
quant à la méthodologie de calcul des ATC sur les
chemins affichés, qui est l'invitation principale
que la FERC nous laissait; et aussi permettre
d'offrir le service de transport en tout temps non
seulement en fonction de l'ATC sur le réseau
d'Hydro-Québec TransÉnergie, du Transporteur, mais
également en fonction des ATC, des capacités de
transfert, sur les réseaux voisins, concept que
l'on résume par la coordination des ATC; et enfin
avec les adaptations nécessaires, refléter les
modifications qui sont apportées par la FERC dans

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 7 -

Me Éric Dunberry

les cas où, comme nous l'avons bien présenté hier, cela est justifié et justifiable.

Alors, au paragraphe B, suivant, les paragraphes 3 à 6, vous avez l'essentiel de notre position quant à la raison d'être de ce changement de nom, de transport à transfert. Je vous laisserai le lire en vous disant simplement que la capacité de transport réfère à une capacité physique d'un équipement alors que la capacité de transfert réfère à la possibilité d'acheminer de l'électricité d'une source vers une charge en tenant compte des conditions de réseau. Ce qui est un terme plus précis pour décrire l'ATC tenant compte de ces contraintes et de ces conditions de réseau.

Allons immédiatement à la section C, paragraphe 7 et suivants, sur la méthodologie de calcul de l'ATC. Monsieur le Président, vous allez, je suis sûr, être d'accord avec moi en disant qu'une formule vaut bien des mots, mille mots disent pour une image, j'en soumetts peut-être cinq mille pour une formule. Vous avez à l'Appendice C-1 une formule qui paraît complexe, mais beaucoup de ses termes présentement ne sont pas nécessairement en usage ou pertinents.

Si vous allez à l'Appendice C-1, je vous inviterai, c'est mon petit côté ingénieur, à quitter les mots pour voir des formules. Ça va simplifier la chose pour tous, je pense. Si vous allez à la page 2 de 7 de l'Appendice C-1, vous allez voir que l'ATC, au-delà des mots, c'est l'ATC disons ferme, c'est le TTC-ETC-CBM-TRM+PBR, et tous ces termes sont définis.

C'est l'onglet 9, Madame la Régisseure Gervais. Je m'excuse. C'est à la page 3. Parce que je suis dans une version... Alors ATC=TTC-ETC pour les amis, version courte. Et vous allez voir que ce sont ces termes-là qui sont les plus fréquemment utilisés. Alors, les principes généraux relatifs au calcul de l'ATC.

Je suis au paragraphe 8, Monsieur le Président, et ce qu'on retient de cette formule et de ces modifications à la lecture des ordonnances, c'est que FERC a fait un constat. Et, là, je vous donne la version synthèse. FERC a fait un constat qu'il y avait un certain déficit d'uniformité dans... et déficit d'uniformité également de transparence, les deux termes sont utilisés dans les ordonnances, quant aux méthodologies de calcul de l'ATC. Et FERC a conclu qu'elle n'allait pas

imposer une méthodologie particulière. Elle comprend qu'il s'agit là de la discrétion qui relève du Transporteur. Mais elle a formulé une demande claire au Transporteur de préciser cette méthodologie, de l'identifier et d'en définir des variables de façon claire, de façon à ce que la transparence et la cohérence soient au rendez-vous.

Alors, au paragraphe 11, en réaction à cette invitation et également à des commentaires qui avaient été faits dans d'autres affaires, dans d'autres instances et reflétées dans d'autres décisions, le Transporteur, au paragraphe 11, confirme qu'il propose donc l'ajout d'un Appendice C-1 qui contient les définitions des algorithmes et des variables utilisées pour le calcul de l'affichage. Et il ne s'agit que de comparer l'Appendice C à l'Appendice C-1 pour voir l'augmentation, l'accroissement du niveau de détail, des précisions, des définitions et des termes additionnels qui ont été présentés de façon à ce que tout lecteur puisse y voir la totalité des informations pertinentes quant à nous.

On y retrouve également les algorithmes sur les trois horizons pertinents, je suis au paragraphe 12, les horizons exploitation,

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 10 -

Me Éric Dunberry

planification et programmation. Et je vous inviterai à lire l'engagement numéro 19 qui se retrouve dans le compendium. On se rappellera qu'il y avait eu des questions posées sur la définition de ces trois termes. Et peut-être un élément de traduction déficitaire quelque part. Et nous avons corrigé ces termes exploitation, planification et programmation. Vous allez les retrouver dans le compendium.

Il a été également demandé de préciser quelle était la méthodologie qui était utilisée. Les mots ne se retrouvaient pas à l'Appendice C-1. Mais monsieur Clermont, lors de son témoignage, a bien rappelé qu'il s'agissait de la méthode du « Rated System Path ». Et vous avez ce commentaire dans... vous avez ce commentaire qui apparaît au paragraphe 23, qui est la méthodologie qui a été retenue par le Transporteur.

9 h 10

Alors, au paragraphe 15, on rappelle rapidement les protocoles de calcul. Il y a l'ATC ferme et l'ATC non ferme. L'ATC ferme est définie au paragraphe 16, c'est la capacité de transfert disponible sur le réseau afin de fournir un service de transport ferme tenant en compte l'ensemble des

variables pertinentes, le TRM et l'ETC étant les deux principales que nous avons mentionnées, mais les équations sont à l'Appendice C-1, Monsieur le Président, où vous verrez l'ensemble des paramètres. Et au paragraphe 17, vous voyez donc ces paramètres qui sont repris également.

Sur cette question-là, j'aimerais prendre une pause et ouvrir une parenthèse pour informer la Régie que le Transporteur - et je suis au paragraphe 18 - que le Transporteur entend apporter une modification. Suite à l'étude et en préparation de l'argumentation, nous avons, évidemment, comme vous l'avez constaté, révisé l'ensemble de la preuve. Et le Transporteur entend apporter une modification dans l'équation pour le calcul de l'ETC ferme, au paragraphe 18, qui inclut, comme certains l'avaient identifié, des valeurs inscrites pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une source non désignée du Distributeur. On réfère ici au concept et à l'inscription « QCRND » non ferme.

Or, il ressort de la preuve du Transporteur que le service secondaire s'obtient selon la disponibilité et qu'il ne bénéficie donc pas d'une priorité équivalente à un service de transport

ferme. Le Transporteur entend donc déposer un Appendice C-1 amendé dans lequel l'inscription « QCRND » ne sera pas pris en compte dans la détermination de l'ETC ferme.

Alors, si vous reprenez les équations, Monsieur le Président, et vous allez à la définition d'ETC ferme, vous voyez que le second terme - ETC ferme, c'est la troisième équation sous l'horizon « Exploitation et planification » qui peut-être apparaît comme horizon prévisionnel dans votre texte - alors, vous voyez bien que l'ETC ferme, c'est le QCRD plus QCRND ferme. Ce terme sera retiré de la définition d'ETC ferme pour être inclus dans le calcul de l'ETC non ferme.

Et vous devriez me poser la question : pourquoi inclure un QCRND ferme dans le calcul de l'ETC non ferme. Il y a là confusion quant à l'usage des mots, et vous verrez que ce n'est qu'une convention d'écriture. Le QCRND ferme réfère véritablement au QCRND à l'initiative, pour l'alimentation de la charge locale, du Distributeur. Et dans notre argumentation écrite, nous proposons que s'il y avait confusion, nous pourrions rebaptiser QCRND ferme par QCRND Distributeur. Je vais y arriver dans un instant,

mais c'est une convention d'écriture qui, à l'examen de l'ensemble de la preuve, avait amené beaucoup de questions. Il y avait là des questions utiles parce qu'il y avait confusion à la lecture, selon certains.

Alors, pour éviter cette confusion, nous sommes bien disposés à évidemment non seulement refléter ce service secondaire dans l'ETC non ferme, mais également à rebaptiser le terme QCRND Distributeur, pour éviter toute confusion quant au caractère ferme, non ferme de l'approvisionnement par la voie du service secondaire de ressources non désignées. Alors, voilà pour la parenthèse que je referme.

Au paragraphe 19, Monsieur le Président, nous introduisons le concept d'ETC et d'ATC non ferme. Vous avez aux paragraphes 20 et suivants, la définition des termes principaux, mais encore une fois, l'équation vaut mille mots. Vous verrez la définition d'ETC non ferme et d'ATC non ferme et il n'y a rien à rajouter à ces équations qui parlent d'elles-mêmes, je vous le sou mets.

Je passe au sujet suivant, celui soulevé par plusieurs intervenants quant à la conformité de l'Appendice C-1 avec les normes, les normes de

fiabilité de la NERC.

Évidemment, vous savez, Monsieur le Président, Messieurs, Madame les Régisseurs, que la Régie est saisie ou sera saisie pour adopter les normes de fiabilité de la NERC au Québec. Ces normes n'ont pas encore été adoptées, mais elles sont évidemment connues. Et monsieur Clermont, qui a été questionné comme d'autres sur le sujet, nous a bien dit - et c'est au paragraphe 21 - que les algorithmes proposés, que l'Appendice C-1 a été préparé tenant compte des normes de fiabilité de la NERC et qu'il reflète déjà les normes de la fiabilité de la NERC.

Ces normes ne sont pas secrètes, elles sont connues depuis des années. Et bien évidemment, le Transporteur en est avisé et a reflété, déjà reflété, dans sa proposition de l'Appendice C-1, ces normes de fiabilité, donc la conformité est au rendez-vous.

Et je vous dirais que ce n'est pas surprenant parce que, si vous allez à la toute première page de l'Appendice C où de l'Appendice C-1, vous verrez - et je vous réfère à cette disposition. Si vous allez donc à la toute première page de l'Appendice C-1, vers le troisième ou

quatrième paragraphe, on peut lire :

Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transfert disponible « [...] ATC ».

b) les critères et les lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council [...], de la North American Electric Reliability Corporation [...] et du [...] « NAESB »;

Alors, vous avez dans l'Appendice C actuel le même texte et dans l'Appendice C-1, il est là. Mais, la réalité d'hier et d'aujourd'hui est la même, c'est-à-dire que dans l'évaluation de l'ATC, on tient déjà compte des normes de NERC. Et c'est le pain quotidien de ceux qui font l'évaluation de l'ATC.

Alors, lorsqu'il s'agissait de préparer un nouvel Appendice C-1, évidemment, ce pain quotidien s'est retrouvé dans le texte normalisé et il y a donc une conformité.

Donc, vous allez voir lorsqu'on abordera la position des intervenants que plusieurs disaient « bien, l'exercice, c'est... » et c'est monsieur Raphals qui le disait « tout l'exercice est

essentiellement futile parce qu'on devra reprendre tout l'exercice lorsque la Régie aura adopté les normes de la NERC ».

Je vous soumets qu'il n'y a rien de futile ou d'inutile dans ce que nous faisons parce que l'Appendice C-1 reflète déjà les normes de la NERC, que ces normes pourraient être adoptées par la Régie et s'il devait y avoir certaines modifications qui pourraient être tout à fait mineures ou qui pourraient être majeures, on ne le sait pas, mais pourraient être reflétées le moment venu dans l'Appendice C-1, mais qu'il n'y a aucune raison pour ne pas faire bénéficier l'ensemble de la clientèle des éléments de clarté, des éléments de transparence, des précisions additionnelles que l'Appendice C-1, dans l'hypothèse où les normes que la Régie adopterait seraient différentes des normes proposées par NERC pour l'ensemble de l'industrie. Nous voyons... nous voyons qu'il y a des gains immédiats à faire avec l'adoption de l'Appendice C-1.

Alors, voilà, Monsieur le Président, sur l'essentiel jusqu'au paragraphe 25. Je dis, par ailleurs, au paragraphe 23, qu'il y a référence à l'article 4, à l'ensemble de ces liens, pardon, à

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 17 -

Me Éric Dunberry

l'ensemble de ces normes. Si la Régie acceptait la proposition de modifications à l'article 4, nous verrions apparaître sur le site OASIS un hyper lien vers les normes de la fiabilité de la FERC. Alors, ça, c'est une proposition qui apparaît également.

Et au paragraphe 22, nous rappelons également que le Transporteur est tenu de se conformer à ses lignes et normes directrices, en vertu de son entente avec le NPCC. Donc, il s'agit là non seulement d'une conformité qui est le pain quotidien dans l'évaluation de l'EPC, mais c'est également une action fondée sur l'existence d'une entente et c'est donc un témoignage de monsieur Clermont qui est tout à fait corroboré par l'ensemble de la preuve sur ce sujet-là.

9 h 20

Allons rapidement vers les chemins affichés sur OASIS, paragraphe 25 et suivants, l'ATC est calculé et affiché sur les chemins OASIS, sur les chemins et je cite ce paragraphe 25, je ne pourrai le dire plus simplement, dernière phrase :

Les seuls chemins affichés sur OASIS
pour lesquels l'ATC est calculée et
affichée sont les chemins à vocation
et usages commerciaux liant le réseau

du Transporteur aux réseaux voisins.

Cette question a fait l'objet de discussion, Monsieur le Président. Il est de pratique connue et reconnue par la Régie dans les décisions qu'elle a rendues et par la FERC dans les décisions qu'elle a rendues que l'ATC est affichée lorsqu'il y a une utilité à son affichage, lorsqu'il y a une valeur commerciale, lorsqu'il y a une information utile qui en découle et sur des chemins internes qui sont des liens internes de raccordement, comme certains liens évidemment à l'intérieur du point HQT qui n'ont aucune vocation ou usage commercial.

Évidemment la Régie et FERC ont conclu qu'il était inutile d'afficher une information dont personne ne se sert. Et donc l'affichage et le calcul de l'ATC qui est une donnée de marché, qui est une donnée sur laquelle la clientèle peut agir, c'est une donnée qui est affichée sur les chemins. Et les chemins OASIS sont des chemins qui ont une vocation et un usage commercial et on distingue entre l'interconnexion physique, l'équipement qui n'est que de l'équipement, qui peut faire usage de lien de raccordement interne, et la notion commerciale de chemin, qui est un chemin, le mot chemin est bien défini dans les tarifs canadiens et

américains.

Alors maintenant au paragraphe 28 et suivants, nous abordons la question du QCRND et QCRND non ferme, ou ferme et non ferme c'est le même, c'est le même acronyme. Évidemment on réfère à Québec ressource non désignée ferme et non ferme. Je vous invite tout de suite à retenir mentalement que le ferme vise le Distributeur et que le non ferme vise l'action du Producteur pour l'alimentation de la charge locale. Et tout de suite je fais une synthèse des paragraphes 28 à 35 de la façon suivante.

Que ce soit l'inscription QCRD ou QCRND, il y a des réalités tout à fait identiques derrière ces deux acronymes. D'abord il s'agit dans les deux cas de l'alimentation de la charge locale, QCRD, Québec ressource désignée, c'est pour l'alimentation de la charge locale. Dans le cas du QCRD, c'est à partir d'une ressource désignée en utilisant un chemin OASIS à l'initiative du Distributeur.

Et cette réalité d'alimenter une charge locale à partir d'une ressource désignée est reflétée par une inscription, ce n'est pas une réservation, ce n'est pas une demande. La partie IV

prévoit bien qu'il n'y a pas de demande qui est approuvée, c'est un acte posé par le Distributeur. Mais pour laisser le marché connaître et savoir cette, cette demande et l'ATC qui y est associée, il y a inscription QCRD. Vous allez sur le site OASIS vous voyez QCRD, l'acronyme apparaît.

Dans le cas du QCRND, il s'agit toujours de l'alimentation de la charge locale, toujours à partir sur la base d'un transport sur un chemin OASIS, un chemin affiché. Dans ce cas-là à partir d'une ressource qui n'est pas désignée, qui peut être soit à l'initiative du Distributeur, QCRND ferme, Distributeur ou QCRND non ferme, Producteur.

Et dans le cas du Producteur, c'est parce que celui-ci est tenu de fournir l'électricité patrimoniale. Il est légalement tenu, c'est dans la loi, c'est dans la réglementation, c'est dans le décret, c'est dans les Tarifs, de fournir l'électricité patrimoniale et pour satisfaire cette obligation il produit ou achète. Lorsqu'il produit ou achète, cette réalité, lorsqu'il parle d'un achat sur un chemin OASIS en import, toujours en mode import pour répondre à certaines préoccupations de certains intervenants qui s'interrogent sur les QCRND.

QCRND ce n'est qu'en mode importation vers la charge locale du Québec et il n'y a pas de marché au Québec autre que cela, c'est-à-dire le Producteur en QCRND ou le Distributeur en QCRD pour l'alimentation de la charge locale.

Alors voilà ces deux réalités-là. Pourquoi deux réalités? Parce que la Régie dans des décisions déjà rendues a assorti ces réalités de priorités différentes. Il faut comprendre que sous la partie IV on ne parle pas de demande ou de réservation, tout le vocabulaire de la partie IV est un vocabulaire de priorités. Et le QCRD jouit d'un niveau de priorité différent du QCRND. Et le QCRND ferme jouit d'un niveau de priorité différent du QCRND non ferme.

Alors ces distinctions-là ne sont pas simplement pour le plaisir d'ajouter des variables à des équations qui paraissent complexes, mais parce qu'il est nécessaire en vertu des Tarifs et de décisions de la Régie, notamment la décision D-2006-266, non 66, j'y arrive, de faire des distinctions au niveau des priorités.

Alors ces inscriptions reflètent des réalités différentes au niveau des priorités de transport et vous avez l'ensemble de la preuve sur

ces questions, y compris des questions de priorité aux paragraphes 31, 32, 33, 34 et 35 et on pourra vous laisser les lire, Monsieur le Président. Mon objectif ici est de vous laisser un sommaire.

Et au paragraphe 34 nous proposons comme au paragraphe 35 de modifier la terminologie ferme, non ferme, Distributeur, Producteur s'il devait y avoir confusion, vous allez retrouver l'ensemble de l'argumentation sur ce sujet.

Alors voilà pour cette question, Monsieur le Président. J'aimerais en aborder maintenant une qui a fait couler beaucoup d'encre et beaucoup de mots y sont associés, celle de la coordination des ATC sur les réseaux voisins. Nous sommes au paragraphe 36. Bon, alors il y a les faits, la réalité et nous parlerons ensuite de l'appendice C-1. Les faits, la réalité, Monsieur le Président, c'est que depuis le huit (8) juillet deux mille neuf (2009) et cette cause se terminera le huit (8) juillet deux mille onze (2011).

Alors depuis deux ans, à quelques jours près, la réalité connue et vécue, notamment par EBM dont les services n'ont jamais été réduits ni interrompus, jamais été affectés. La réalité quotidienne au Québec depuis deux ans vécue c'est

qu'il y a coordination des ATC sur l'ensemble des interconnexions.

9 h 30

Quand on parle de coordination, on parle évidemment de l'ATC ferme point-à-point long terme. Cette coordination, il faut la remettre dans son contexte. On ne parle pas de coordination d'ATC non ferme. On ne parle pas d'une coordination sur le transport de point-à-point de moins d'un an, ferme. On parle du long terme ferme.

Et cette coordination a eu lieu sur l'ensemble des interconnexions à l'exception - et on le dit bien au paragraphe 36 - du chemin LAB-HQT puisqu'il n'y a pas d'entité reconnue qui calcule ou affiche l'ATC au Labrador. Il n'y a pas d'entité qui a cette mission. Alors, on ne peut pas coordonner sur cette ligne essentiellement pour les raisons qui apparaissent dans différentes décisions de la Régie puisque cette centrale est sous contrôle d'Hydro-Québec TransÉnergie. Quant au contrôle des mouvements de flux d'énergie, la Régie s'est bien prononcée là-dessus. Alors, voilà la situation actuelle.

Et certains ont posé la question « mais, sur quelle base vous êtes-vous coordonnés ». Je

vous dirais, au paragraphe 37, que cette coordination, comme les normes, est déjà fondée sur le texte de l'Appendice C. Et on verra que, dans le cas de l'affaire de TransÉnergie, en l'absence même de tout texte dans les Tarifs et conditions, les pratiques font en sorte que la coordination est une bonne chose en soi.

Et d'ailleurs, la Régie a dit déjà en deux mille deux (2002) que la coordination devait être une politique générale, dans une de ses décisions. Alors, si on relit au paragraphe 37 le paragraphe liminaire que j'ai identifié, on voit bien que, dans le cadre du calcul de l'ATC :

Les lignes directrices et les
principes suivants sont suivis pour
évaluer la capacité de transfert
disponible [...]

et on vous réfère toujours aux principes, exigences, lignes directrices ou normes du NPCC, de la NERC et de NAESB.

Alors, la coordination était permise avant juillet deux mille neuf (2009); avec ou sans l'Appendice C-1, la coordination est permise et réalisée. Et la base, une des bases - parce qu'il y en a trois - se trouve dans le texte de l'Appendice

C-1 qui prévoit déjà que l'action du Transporteur doit être conforme à des pratiques, à des politiques et à des façons de faire qui sont déjà reconnues dans l'industrie.

Au paragraphe 38, Monsieur le Président, je réfère à une preuve assez volumineuse parce qu'un certain nombre d'experts ont dénoncé l'absence d'échange pour la simple et bonne raison qu'ils n'avaient pas pris connaissance de la preuve qui démontrait la présence et l'existence d'échanges, et ont dû dire, le mardi, l'inverse de ce qu'ils avaient affirmé sous serment le lundi parce qu'ils n'avaient pas lu la preuve.

Alors, vous avez, au paragraphe 38, une référence... plusieurs références parce que monsieur Clermont l'a dit cinq fois plutôt qu'une, il y a eu des débats à huis-clos parce que certains de ses documents étaient confidentiels. Alors, au paragraphe 38, on dit bien que la coordination est effectuée et a été précédée d'échanges avec les réseaux voisins, plus particulièrement New York et la Nouvelle-Angleterre, concernant les méthodes, les valeurs utilisées dans le calcul de l'ATC, les contraintes sur ces réseaux et la possibilité d'augmenter les capacités de réception de ces

réseaux.

Encore une fois, monsieur Clermont a témoigné longuement et largement sur ces échanges antérieurs à juillet deux mille neuf (2009) et qui se continuent parce que c'est là leur pain quotidien. Le Transporteur, en dépit des plaintes et des causes tarifaires, fait ce qu'il fait avec tous ses réseaux interconnectés. Et croyez-moi, c'est une réalité qu'il gère de très près.

Dans le cas qui est celui sur lequel toute la théorie de monsieur Roach se fonde sur le seul cas évoqué par EBM, évidemment, c'est l'interconnexion HQT-NE, la coordination qui a eu lieu tenait compte d'une limite, d'une exigence, d'une contrainte du côté américain qui n'accepte pas - c'est leur décision, c'est leur contrainte, c'est leur réalité, et elle nous est imposée si nous voulons coordonner. Ça, c'est le résultat de l'ensemble de la preuve.

Cette réalité est qu'ils n'acceptent pas, sur une base long terme ferme, des capacités excédents douze cents mégawatts (1 200 MW). Ça, c'est comme la pluie, on doit l'accepter. Et vous avez encore une preuve lourde sur cette question-là.

Alors, nous avons coordonné, c'est une réalité connue et vécue. Maintenant, la question qui vous vient en tête, c'est : pourquoi avez-vous coordonné? Pourquoi ne pas coordonner? Pourquoi conserver... pourquoi ne pas conserver la situation antérieure qui va être la principale invitation faite par EBM? Pourquoi changer ce qui marchait bien? Alors, revoyons un peu la preuve sur ce sujet-là.

Tout d'abord, quand aux motifs justifiant la coordination, monsieur Hanser - parce que nous sommes évidemment dans le cadre d'une cause tarifaire, Monsieur le Président. C'est à cette étape-ci que la Régie s'intéresse non pas à des questions d'exploitation ou de gestion de réseaux, mais elle est invitée, par certainement plusieurs intervenants, à s'interroger sur des principes, sur des façons de faire d'application générale.

Alors, à cet égard-là, nous avons demandé à monsieur Hanser, dont le témoignage n'a pas été contredit sur ce sujet, de nous parler des pourquoi et des raisons d'être de cette approche. Il nous dit ceci - je vais me permettre de le lire - paragraphe 40 :

In fact, the adjacent system simply

won't permit any level of power beyond its calculation of ATC. The fact is that even though Hydro-Quebec's physical lines are large relative to the adjacent systems, the adjacent systems simply preclude the full use of those lines in terms of power going in, at least on a firm basis.

There may be non firm temporary situations in which the power can flow beyond the stated limit but HQT is not in a position and ATC implies a commitment to provide a transfer of power at certain levels. And it can't provide those transfers of power at levels beyond that which the adjacent ISOs are willing to accept. If it does so, then it would overcommit in some sense its transportation capabilities.

And in fact, in a BCTC decision, and in fact the decision in Maine Power, that issue was raised about the potential for overcommitment. And it

was decided that in fact
overcommitment by the adjacent
transmission service provider would be
inappropriate. And that's essentially
what's avoided.

La question ici, Monsieur le Président, c'est
pourquoi l'expression francophone québécoise qu'on
entend le plus souvent, c'est de « l'overbooking ».

Pourquoi ne pas vendre le même billet deux
fois? Pourquoi ne pas vendre quinze cents mégawatts
(1 500 MW) long terme ferme, alors qu'on sait très
bien que les américains n'en accepteront pas plus
que douze cents mégawatts (1 200 MW) ferme, dans
l'hypothèse que c'est peut-être une bonne décision.
On verra la question des revenus dans un instant.
Mais, pourquoi ne pas faire de « l'overbooking »?
Au plan tarifaire, au plan des principes là, on
s'élève au plan du principe. Pourquoi ne pas faire
de « l'overbooking »?

La réponse, c'est parce que la FERC dit
« ce n'est pas une bonne idée parce que la
Commission en Ontario et en Colombie-Britannique
ont dit que ce n'est pas une bonne idée parce que
quand vous vendez quelque chose que vous ne pouvez
pas offrir, quand vous signez une convention de

service de transport long terme et que vous recevez en échange une contrepartie à hauteur de plusieurs millions, comme l'ont indiqué certains intervenants, et que vous garantissez un service long terme ferme, que vous garantissez le passage, en sachant très bien que vous ne pouvez pas garantir le passage, et que vous allez recevoir des sommes pour un service que vous ne serez peut-être pas capable d'offrir, ce n'est pas une bonne pratique, ce n'est pas une bonne idée, ce n'est pas une façon de faire ».

Et monsieur Roach qui dira au Québec l'inverse de ce qu'il a dit en Colombie-Britannique, dira que c'est une mauvaise idée parce que ça défit le « common sens » parce que ça mène à une baisse de la qualité de service, ça mène à des réductions « curtailments » en anglais, et ça mène aussi à une pratique contraire aux pratiques d'affaires, aux conventions signées et à la logique.

Et la plaidoirie d'EBM que vous entendrez lundi, c'est « why not? », pourquoi non? Pourquoi ne pas faire de « l'overbooking »? Parce que, pour nous, EBM, pour nos intérêts commerciaux, c'est une bonne idée. Pour les autres, on ne vous en parle

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 31 -

Me Éric Dunberry

pas. Pour le principe, on n'en parle pas. Pour la normalité ou la norme, on n'en parle pas. Mais, pour nous, EBM, c'est une bonne idée de faire de « l'overbooking »!

Vous n'êtes pas ici pour rendre une décision au bénéfice d'EBM. Vous êtes ici pour rendre une décision au bénéfice d'une tarification juste, raisonnable et dans l'intérêt du Québec. Il n'y a aucune logique pour défendre la position d'EBM. Et nous verrons comment monsieur Roach a tenté de se contredire sur ce sujet jusqu'au contre-interrogatoire. Et on va prendre un bon moment pour revoir comment monsieur Roach a pu dire l'inverse ici de ce qu'il avait prétendu il y a six mois ailleurs.

9 h 40

Alors voilà, je me suis un peu devancé, Monsieur le Président. Mais vous allez voir qu'aux paragraphes 40, 41, 42 et la suite, je pense que vous allez trouver toute la matière première pour étayer les conclusions que j'ai avancées.

Au paragraphe 41, je rappelle qu'un transporteur qui continue d'accepter des réservations pour un service de transport ferme de long terme en excès des capacités de réception du

réseau voisin s'expose à des plaintes comme en Colombie-Britannique de la part de sa clientèle, car une telle pratique pourrait avoir pour effet d'affecter la qualité du service.

Au paragraphe 42, nous référons spécifiquement à la décision dans l'affaire BCTC, l'affaire TransCanada où TransCanada a été blâmée pour avoir continué d'accepter, pas TransCanada mais la BCTC, le transporteur, pour avoir continué d'accepter des nouvelles réservations de long terme avec l'Alberta en sachant que ces réservations ne seraient pas réalisables en tout temps en raison de contraintes sur le réseau de l'Alberta et qu'en conséquence des réductions de services seraient imposées à tous les clients détenant des droits de transport sur l'interconnexion.

Monsieur le Président, la réalité c'est qu'il y a une autoroute à quatre voies du côté du Québec et à deux voies du côté américain. C'est une réalité. Et que le Transporteur était fondé en deux mille neuf (2009), compte tenu de l'ensemble de l'évolution de la situation réglementaire au Canada comme aux États-Unis, était fondé et il était légitime d'adopter une politique générale de coordination et que cette démarche-là s'inscrit

dans une décision, dans une mouvance de cohérence, de transparence et de conformité avec de bien bonnes idées que d'autres ont eues et que nous voulons adopter pour les motifs que maître Marie-Christine Hivon vous a exposés.

Et quand on lit au paragraphe 44 l'extrait de l'Ordonnance 890-A, au paragraphe 52, je cite cet extrait tout simplement :

In response to TDU Systems, we clarify that adjacent transmission providers must coordinate...

« Must coordinate ».

... and exchange data and assumptions to achieve consistent ATC values on either side of a single interface. This is applicable to any neighboring...

« To any neighboring ».

... transmission providers no matter whether they use the same or different or different ATC methodologies. We note, however, that the anticipated consistency is for available capability in the same direction across an interface.

Évidemment. Et nous reviendrons en détail sur le témoignage de monsieur Roach.

Je laisse ce sujet, Monsieur le Président, je passe rapidement au prochain sujet qui est celui de la méthodologie de coordination. L'idée de coordonner encore une fois c'est bien, mais il faut avoir une méthode et il faut la préciser. Et c'est l'objectif du Transporteur qui a amendé son Appendice C, introduit C-1, et dans C-1 vous retrouvez les paragraphes qui présentent la méthodologie, laquelle a été auditée, vérifiée par un expert indépendant, monsieur Hanser, qui a fait un travail de comparaison avec une trentaine d'autres systèmes OATT, Appendice C-1. Et son témoignage est repris aux paragraphes 47 et suivants.

Je vous donne la version synthèse encore une fois et vous pourrez le relire. La méthodologie a bien été présentée par monsieur Clermont lorsqu'il a témoigné. Vous la trouverez aux pages 6 de sa présentation Power Point, je n'irai pas. C'est l'onglet 21. Mais cette méthodologie se fait en deux temps.

Tout d'abord... Je vous vois, Monsieur Viau, y aller et ça c'est toujours une invitation

irrésistible. Il ne faut jamais ouvrir un cahier d'onglets parce que je vais toujours vous suivre. Ce n'est pas une menace, Monsieur Viau.

M. JEAN-FRANÇOIS VIAU :

C'est parce que c'est en couleur, c'est pour ça que ça a attiré mon attention.

Me ÉRIC DUNBERRY :

Alors, vous allez retrouver les passages qui sont repris dans le texte. Et au paragraphe 47, vous allez retrouver les passages pour la méthodologie de calcul du TRM, notamment au paragraphe 3d)ii). Et cette méthodologie se fait en deux temps.

D'abord, on calcule le TRM. Si vous allez à la présentation Power Point, Monsieur le Président, ça va peut-être vous donner simplement la référence. Si vous allez à l'onglet 21. Vous l'avez déjà, parfait. Alors, vous voyez que c'est en deux temps. Tout d'abord on calcule la valeur la plus élevée du TRM HQT et du TRM voisin, et le TRM le plus élevé. Alors, il y a deux calculs à faire, deux calculs à vérifier, deux calculs ou informations à retenir.

Et lorsque le plus élevé a été identifié, il est introduit dans la formule qui est la formule générale où l'ATC d'HQT va correspondre au TTC

d'HQT moins le TRM le plus élevé des deux TRM antérieurs avant l'ETC. Et ensuite l'ETC est introduit pour avoir l'ATC qui est disponible, tenant compte de l'ETC.

Alors, cette méthodologie est celle qui a été retenue, tenant compte des circonstances particulières du Québec qui sont abordées par monsieur Hanser aux paragraphes 50 et suivants. Je n'en ferai pas la lecture, Monsieur le Président, mais il est bien compris que cette méthodologie est laissée à la discrétion du Transporteur. FERC a été d'une clarté incontestable. La méthodologie est choisie par le Transporteur, c'est à sa discrétion. Vous avez ça dans les paragraphes antérieurs. Ce qui importe c'est qu'elle soit présentée avec clarté, avec transparence et qu'elle soit bien définie.

Et cette méthodologie qui a été adoptée et qui a été validée, qui a été approuvée au sens large par un expert, un auditeur indépendant, tient compte du fait que le Québec a un réseau asynchrone, que les interconnexions sont essentiellement des lignes radiales à courant continu et qu'il n'y a pas, comme aux États-Unis, ce réseau de centaines, de dizaines

d'interconnexions synchrones AC qui, les unes et les autres, sont en continuelle interdépendance et qui s'affectent de façon continue.

Vous avez ici des lignes radiales contrôlées à partir d'interconnexions dont les capacités, en import ou en export, sont contenues, sont comprises, sont contrôlées et sont gérées de façon particulière par les réseaux interconnectés compte tenu de leur nature, de leur impact sur ces réseaux.

Et monsieur Hanser, aux paragraphes 26, 27 et 28 que vous pourrez lire, explique que la méthode retenue est une méthode tout à fait appropriée dans ce contexte-là, que c'est une méthode qui a d'ailleurs été retenue, que des méthodes similaires ont été retenues par BC Hydro et par Maine Public Service. Je suis au paragraphe 51 où la preuve nous confirme que ces deux autres transporteurs ont des méthodes similaires.

Et la synthèse qu'en a fait monsieur Hanser, interrogé et contre-interrogé, je vous la livre aux paragraphes 52, 53, avant de passer à la prochaine section. La synthèse est la suivante. Il s'agit d'une méthode transparente. On ne peut pas l'accuser de ne pas être transparente, on l'a même

accusée d'être trop simple, d'être simpliste.

Certains ont dit vous ne faites que copier-coller ce qui se passe sur le réseau américain. Ce n'est pas du tout l'approche, les calculs sont beaucoup plus significatifs que cela et c'est expliqué dans la preuve de monsieur Clermont. Mais c'est une méthode transparente, il n'y a aucun doute. C'est une méthode objective. C'est une méthode où le Transporteur n'exerce pas une discrétion ou un arbitraire. Elle est claire, elle est mathématique, elle est objective. C'est utile sur cette question.

Elle est adaptée à notre réalité électrique qui est celle de ce réseau asynchrone. Il n'y a aucun fondement, pardon, il n'y a aucune contestation du fondement technique de cette méthode au niveau de sa logique au plan électrique. Aucune alternative n'a été proposée, je dirais aucune formule alternative a été proposée.

Monsieur Roach propose une analyse en quatre temps où il doit y avoir une enquête sur un dossier factuel comme dans le cadre d'une plainte. Ce que monsieur Roach propose c'est l'équivalent d'un traitement de plainte. Il dit en quatre temps on va y arriver. Vous devez trouver un problème parce que la coordination ne peut pas être autre

chose que la solution à un problème. Pas de problème, pas de coordination. La coordination n'a aucun bienfait en soit, selon monsieur Roach.

Deuxièmement, c'est à la Régie de faire enquête sur chacune des interconnexions et de faire un calcul d'ATC pour ensuite coordonner. Alors, sa méthode, qui n'est pas une méthode suivant une formule, c'est essentiellement de dire et de mettre de côté des notions de transparence, d'objectivité, de dénonciation publique, et de dire la coordination c'est un exercice discrétionnaire de la Régie après avoir fait enquête et déterminé s'il y a des préjudices. Alors, ça c'est une méthode qui est aux antipodes de ce que la FERC reconnaissait comme étant l'approche, l'approche objective, définie, prévisible et objective.

9 h 45

Évidemment monsieur Roach, je vous le soumets, se croit dans un dossier de plainte, c'est une affirmation assez large, assez grosse, je vais y revenir, je vais vous en faire la démonstration.

Alors voilà, Monsieur le Président, pour la méthodologie, méthodologie simple, claire, adaptée, objective, sans discrétion, sans arbitraire. Les impacts de la coordination sur la clientèle, on en

a beaucoup parlé. Évidemment tout le débat s'est incarné sous l'angle d'une interconnexion et d'un intervenant, HQTNE-EBM et on a pris la position que cette méthode était préjudiciable, monsieur Roach a fait un long débat sur les préjudices associés.

Regardons la réalité. Paragraphe 54, aucun impact sur l'alimentation de la charge locale, évidemment on est en mode import pour l'alimentation de la charge locale, aucun impact associé à la coordination des ATC pour la charge locale. Aucun impact pour les clients existants et je m'explique. La question, la seule question qui a été véritablement débattue et pour laquelle il y avait véritablement des enjeux était celle des droits de renouvellement, sous l'article 2.2.

Le dossier Brookfield, la plainte de Brookfield ne traite pas de la coordination des ATC en soi. Deux des régisseurs ont conclu que la question était académique, on verra, et monsieur le régisseur Lassonde a conclu que l'ATC coordonnée relevait de la discrétion du Transporteur.

La décision dans les plaintes de Brookfield était de savoir quand vous passez de quinze cents (1500) à douze cents (1200) ou deux mille (2000) à douze cents (1200) ou de n'importe quel niveau vous

réduisez, qu'arrive-t-il à ceux qui ont des droits de renouvellement? Brookfield évoquait ses droits de renouvellement.

La Régie a rendu une décision et a reconnu l'existence de ces droits de renouvellement qui doivent survivre à la coordination de l'ATC, les droits de renouvellement ont été confirmés par la décision de la Régie. Ce débat-là a eu lieu. Les clients existants n'ont pas été affectés, la décision de la Régie le confirme.

Et dans le cas de Brookfield ses droits de renouvellement ont été confirmés. Il n'y a eu aucune plainte d'aucun intervenant à part EBM. Il n'y a eu aucun préjudice allégué pour aucun autre client sur aucune autre interconnexion quant aux clients existants.

Le seul préjudice allégué a été réglé par la Régie et TransÉnergie se conforme à la décision de la Régie. Nulle part a-t-il été suggéré que la coordination des ATC était en soi préjudiciable. Le seul débat était associé à des droits de renouvellement présumant d'une coordination valable, laquelle a été confirmée par la Régie. Ça fait deux ans que c'est coordonné, quelqu'un s'en est sans doute aperçu et personne ne s'en est

plaint, sauf EBM, dont les droits ont été confirmés.

Voilà tout le débat relatif à la coordination, un seul débat, le droit de renouvellement à l'article 2.2. Rien en soit qui rend la coordination maléfique, injustifiable ou injustifiée. Et dans les faits, monsieur le régisseur Lassonde le dit très bien depuis deux ans EBM n'a subi aucun préjudice. EBM n'a jamais vu ses activités interrompues ou réduites. Jamais.

Tout ça c'est un débat hypothétique sur une réalité qui ne s'est jamais concrétisée et vous avez eu sept semaines d'audition sur ce sujet-là répartis en dizaine de journées et il y a eu une longue preuve là-dessus.

Alors voilà pour la version capsule. Je reviens avec mes textes, au paragraphe 55, je confirme par contre que pour l'avenir les nouveaux clients, oui, pourraient être affectés, c'est-à-dire qu'on ne fera pas d'« overbooking » et si un client nous demande de vendre deux mille mégawatts (2000 MW) alors que du côté américain la limite est fixée à douze cents (1200), nous ne vendrons pas deux mille mégawatts (2000 MW) fermes long terme, sachant qu'on ne peut offrir un service ferme,

alors qu'il peut être interrompu du côté américain.

Alors si demain matin un client se présente et au paragraphe 56 on le dit bien, nous ne pouvons, nous ne voulons et il n'est pas opportun de faire de l'« overbooking » et nous n'allons pas vendre une capacité ferme qui n'existe pas à long terme. Et ça oui c'est un des impacts de la coordination, mais c'est l'impact qui est désiré. C'est l'impact qui est recherché.

Alors au paragraphe 57, on dit bien que oui pour avoir un impact sur la prévisibilité des revenus, mais non pas nécessairement sur le niveau des revenus. En effet, la coordination des ATC n'affecte pas les ventes de service de transport ferme à court terme (pour une durée inférieure à un an), tel que l'a d'ailleurs reconnu un des intervenants et on réfère ici à monsieur Pascal Cormier à l'onglet 47.

Alors il n'y a pas de baisse au niveau des revenus nécessairement parce que ce qui était avant considéré ou conçu comme étant du non ferme et du ferme devient du non ferme et le tarif est le même. Alors il peut y avoir un impact sur la prévisibilité, mais non pas d'impact nécessairement sur le niveau des revenus.

10 h 55

Et au paragraphe 59, nous confirmons qu'il n'y aura pas d'impact sur les clients existants, parce que tous ceux qui étaient là se sont vus confirmer leurs droits, et pour les préoccupations d'EBM quant à ces droits de renouvellement, ils ont également été confirmés.

Aux paragraphes 60, 61 et 62, vous avez l'ensemble de la preuve, Monsieur le Président, qui fait, qui donne confirmation qu'il n'y a eu aucun impact. Monsieur Clermont a été en première ligne pendant plusieurs journées, il a été contre-interrogé par à peu près tout le monde, et la preuve est claire et non contredite sur ce sujet-là.

Nous arrivons au paragraphe 63 sur la question de l'allocation de l'ATC. C'est une question à laquelle EBM et d'autres se sont attardés longuement et vous invitent, vous, à rendre une décision qui déclare quelles seraient de façon prospective les méthodologies d'allocation d'ATC entre une clientèle présumant de l'existence d'un problème qui, pour l'instant, n'existe pas.

Cette même question a été abordée dans le cadre du dossier Brookfield et une décision a été

rendue. Ce que les régisseurs ont dit, et ce que d'autres décisions ont également confirmé, et on peut le sommeriser en quatre thèmes. D'abord, il n'y a aucun problème, il n'y a aucune preuve de problème, monsieur le régisseur Lassonde le dit bien. Deuxièmement, il s'agit là d'une question de gestion. L'ATC est gérée en première ligne par le Transporteur. Et un dossier tarifaire n'est pas le forum approprié pour disposer d'un cas particulier sur une interconnexion particulière en prévision d'un problème futur et hypothétique que l'on tente de gérer de façon prospective.

Et j'aimerais, Monsieur le Président, vous demander, Madame, Monsieur les Régisseurs, de prendre copie du compendium pour aller voir cette décision-là qui a longuement été abordée lors des contre-interrogatoires. C'est la décision rendue dans le dossier D-2010-160, la décision de messieurs les régisseurs Turgeon, Hardy et Lassonde. C'est l'onglet 63.

Nous prendrons quelques minutes pour bien la lire, Monsieur le Président, parce que, quand la Régie rend une décision et que les parties choisissent de s'y conformer, parce que cette décision-là n'a pas fait l'objet d'une demande de

révision, cette décision-là, sauf erreur, a été rendue récemment, en fait ce n'est pas sauf erreur, c'est du vingt (20) décembre deux mille dix (2010), je pense qu'elle doit être rendue utile et que vous ne devriez pas, dans le cadre de la Phase 2, accepter l'invitation qui a été faite par EBM de réécrire le livre. La Régie s'est prononcée il y a moins de six mois et elle a disposé des questions qu'on vous demande de traiter de nouveau.

À l'inverse, je vous invite à donner effet à cette décision-là et à dire aux intervenants et au Transporteur que ce que la Régie a dit le vingt (20) décembre deux mille dix (2010), c'est encore vrai, et c'est vrai parce que c'est la réalité de l'époque, d'aujourd'hui, et que la Régie ne rendra pas des décisions sur des hypothèses futures pour demain. Alors, allons à cette décision-là, Monsieur le Président, et allons à la page 38. Vous aviez dans cette décision l'opinion exprimée par deux régisseurs, messieurs les régisseurs Turgeon et Hardy, et un commentaire additionnel. Ce n'est pas une dissidence, il faut faire attention.

Monsieur le régisseur Lassonde n'est pas en désaccord avec ses collègues, il ajoute un élément.

Alors, ce n'est pas une dissidence, ce sont des motifs séparés de monsieur le régisseur Lassonde. Mais allons à la conclusion générale de la Régie, et certainement celle unanime retenue par deux des trois régisseurs, sans les nuances et commentaires additionnels de monsieur Lassonde. Alors regardons la conclusion. Ça, c'est la conclusion des conclusions. Alors le paragraphe 126.

[126] Pour les motifs mentionnés, la Régie arrive à la conclusion que la décision du Transporteur de refuser le renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE n'est pas conforme à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

Alors, le refus de renouveler est en violation des Tarifs et conditions, c'est clair. C'est ça l'objet de la décision.

Les demandes de renouvellement d'EBMI n'avaient pas à être traitées comme de nouvelles demandes par le Transporteur. EBMI a donc le droit au renouvellement des Conventions de MATI-NE pour la période du 1er avril 2010 au 31 mars 2011, et des

Conventions ON-NE pour la période du
22 octobre 2010 au 21 octobre 2011.
Par ailleurs, la Régie juge que la
réduction des services fermes selon
l'article 13.6 des Tarifs et
conditions n'est pas applicable dans
les cas présents.

Monsieur Roach et EBM demandent toujours à la Régie
de confirmer que l'article 13.6 trouve application.
La Régie a dit non il y a six mois. Est-ce qu'EBM
pense vraiment que la Régie va dire oui
aujourd'hui? Il est clair de la décision qu'elle
porte sur les droits de renouvellement. Il n'y a
pas un mot dans ce paragraphe-là sur le bien-fondé
ou non de la coordination qui a eu lieu il y a deux
ans. En fait, on dit l'inverse, paragraphe 127.

[127] La question de savoir si la
décision du Transporteur de procéder à
l'implantation de l'harmonisation ou
de la coordination de la capacité de
transport sur son réseau avec celle du
réseau voisin ISO-NE aurait dû
faire...

Ça, c'est la position d'EBM, là.

... aurait dû faire l'objet d'une

autorisation préalable de la Régie
demeure académique aux fins de la
présente décision pour les régisseurs
Turgeon et Hardy, compte tenu des
conclusions auxquelles arrive la
formation sur la portée de l'article
2.2 des Tarifs et conditions et les
droits d'EBMI en vertu des Conventions
MATI-NE et ON-NE.

La Régie choisit de qualifier d'académique la
question qui, pour monsieur Roach, a été résolue, a
été décidée dans cette décision-là. Monsieur Roach
est venu vous dire, et peut-être un élément s'est
perdu dans la traduction, monsieur Roach est venu
vous dire, et c'est dans sa présentation Power
Point, la décision dans le dossier des plaintes de
Brookfield déclare que la coordination des ATC de
juillet deux mille neuf (2009) était inappropriée,
non justifiée.

Messieurs Turgeon et Hardy disent
exactement... ne disent pas ça, ils disent
exactement l'inverse, ils disent : « C'est
académique, nous n'en disposons pas. » Ils le
savent que ça a eu lieu il y a deux ans. Ils
choisissent de dire que ce n'est pas une question

qui a à être tranchée pour disposer des droits d'EBM.

Et que dit monsieur Lassonde? Monsieur Lassonde juge opportun, le régisseur Lassonde, d'aller au-delà du caractère académique et d'offrir son commentaire. Et voici ce qu'il dit au paragraphe 128 et suivants :

[128] Je suis d'accord avec mes collègues sur le fait qu'EBMI a un droit clair au renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE (les Conventions) suivant l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[129] EBMI est donc un client à long terme du service de transport ferme de point à point au même titre que tout autre client du même service, avec les droits et obligations qui s'y rattachent.

[130] Sur la question de l'harmonisation des capacités de transport ferme sur le chemin HQT-NE en tenant compte des limites sur le réseau voisin géré par ISO-NE, je

tiens à préciser ce qui suit.

[131] EBMI a plaidé que l'opération d'harmonisation n'est pas « une pure question de gestion de réseau » et que le Transporteur ne pouvait se livrer à une telle opération sans « que la Régie en examine le bien-fondé, la pertinence, l'impact sur les droits des clients de transport existants et, le cas échéant, en baliser l'implantation ».

Madame, Messieurs les Régisseurs, c'est exactement la position qui est encore adoptée ici par EBM. C'est tellement vrai que le rapport de monsieur Roach a été copié, a été photocopié en partie et a été représenté dans la Phase 2 et on vous demande aujourd'hui de répondre différemment à la même question qui a été répondue il y a six mois. On s'essaie une deuxième fois et on tente un résultat différent. Monsieur Lassonde répond ce qui suit :

[132] Une fois réglée la question du droit d'EBMI de continuer d'utiliser le transport ferme au renouvellement des Conventions, ce que doit faire le Transporteur advenant...

« Advenant »,

... des circonstances limitant la
capacité de transport ferme sur le
chemin HQT-NE est, selon moi, une
question de gestion de réseaux des
deux côtés de la frontière.

Ce n'est pas une question que la Régie a à
résoudre. C'est une question de gestion de réseaux.
On verra le problème. Le Transporteur le réglera.
Et s'il y a un différend, le mécanisme des plaintes
sert à résoudre des différends. Paragraphe 133 :

[133] Même si, dans le cadre d'une
autre demande...

Ça, c'est nous. Note de bas de page 87 : Phase 2.

[133] Même si, dans le cadre d'une
autre demande, le Transporteur veut
ajouter des dispositions aux Tarifs et
conditions portant sur l'harmonisation
de la capacité de son réseau avec
celle des réseaux voisins...

Oui, pour préciser la méthodologie, pas pour
rechercher une autorisation.

... cela ne veut pas dire qu'il devait
obtenir l'autorisation de la Régie
pour gérer une situation pouvant avoir

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 53 -

Me Éric Dunberry

un impact sur la capacité de transport
ferme sur le chemin HQT-NE.

Monsieur Roach vous dira que la décision de la
Régie confirme qu'une autorisation est nécessaire.
Monsieur le régisseur Lassonde dit l'inverse.
Messieurs les régisseurs Turgeon et Hardy jugent
qu'il n'est pas utile, opportun d'y répondre. Il
n'y a pas de problème à régler, on va attendre.
C'est académique. Paragraphe 134 :

[134] Il est en preuve que le
Transporteur a contracté avec EBMI et
le Producteur des services de
transport ferme sur le chemin HQT-NE
pour environ 1500 MW, alors que des
contraintes sur le réseau voisin
peuvent réduire cette capacité à 1200
MW.

[135] Même si la réduction du service
de transport ferme sur le chemin
HQT-NE semble hypothétique [...].

La situation n'a pas évolué aujourd'hui, là, vous
êtes confronté à la même situation hypothétique, et
monsieur Roach n'avait aucune preuve utile pour
démontrer l'existence de quelque préjudice que ce
soit au niveau de l'usage de service de transport

ferme.

... EBMI pour 306 MW [...] réussissent à faire transiter ces quantités sur le chemin en question, en tant que clients du service de transport ferme du Transporteur, EBMI et le Producteur peuvent, en tout temps, demander le transit de la totalité des quantités prévues à leurs conventions de service.

Et je termine avec 136 et 137.

[136] Le jour où un tel transit ne pourra se faire parce qu'ISO-NE ne le permettra pas, comme il n'y a pas de restriction de capacité sur le réseau du Transporteur sur ce chemin...

Nous, on a du Québec deux mille mégawatts (2000 MW) disponibles.

... la logique voudrait que ce soit ISO-NE qui gère la restriction du côté américain du chemin HQT-NE en appliquant les dispositions du tarif OATT, dont les dispositions sont semblables à celles de l'article 13.6 [...].

Présumant que les Américains en voient une interprétation différente. Ce que ça veut dire, Monsieur le Président, c'est ceci : Le jour où il y aura un problème, le problème, il n'est pas au Québec, on a deux mille mégawatts (2000 MW), autoroute à quatre voies. Le problème est du côté américain. EBM a des droits de transport du côté américain. EBM ira là où le problème se trouve, du côté américain.

Et voici ce qu'EBM a développé comme théorie. Au lieu de demander du côté américain à l'autorité compétente américaine de gérer le problème américain, on s'adresse à la Régie du côté québécois où, théoriquement, le problème ne se poserait pas, pour une permission de faire de l'« over booking ». Alors, on vous demande dans la cause tarifaire de faire l'inverse de ce qui a été décidé dans d'autres affaires et de dire : Nous allons tolérer de l'« over booking » au Québec pour régler un problème qui devra un jour se régler peut-être du côté américain. C'est remarquable! Monsieur Lassonde a jugé utile de le dire. Je pense que c'est utile de donner effet à ses commentaires. Et au paragraphe 137 :

[137] Qu'il incombe, en pareilles

circonstances, au Transporteur ou à ISO-NE de gérer les restrictions de capacité de transit sur le chemin HQT-NE, cela devra se faire de façon non discriminatoire pour satisfaire la demande des clients en service ferme, dont EBMI et le Producteur.

[138] Bref, mis à part la partie de l'avis du Transporteur sur OASIS publiée entre le 8 juillet et le 9 août 2009, où le Transporteur assimilait les demandes de renouvellement de transport ferme à de nouvelles demandes, il m'apparaît normal que le Transporteur ait informé ses clients, par avis sur OASIS, qu'il allait analyser les valeurs de transit sur son réseau en tenant compte des capacités de transit sur le réseau voisin. Cela ne contrevenait pas, selon moi, aux Tarifs et conditions.

Monsieur Roach dit et plaide sous serment exactement l'inverse. Ça ne contrevenait pas aux Tarifs. C'était normal. Je vous demande, Monsieur le Président, de donner effet à ces réflexions,

commentaires et décisions des trois régisseurs qui ont exprimé des motifs différents mais qui tous, unanimement, n'ont aucunement condamné la coordination des ATC. Au contraire, ils ont dit qu'il n'y avait pas de problème à résoudre dans le cadre d'une plainte et encore moins d'adopter une politique normative pour résoudre une situation qui n'est pas préjudiciable de l'avis des régisseurs.

Monsieur le Président, nous en sommes au paragraphe 67 « Conditions et modalités d'application ». Je vous invite à le lire. Ce sont des questions plus techniques.

Nous arrivons à la position des intervenants. Bon. Rapidement, quant à l'ACEF, elle s'interroge si le transfert, si l'utilisation du mot « transfert » plutôt que « transport » est appropriée. Nous pensons que oui, pour les raisons qui sont déjà évoquées. Je n'y reviens pas.

Au paragraphe 72 et suivants sous le titre 2, vous allez voir que j'ai repris la position des intervenants sous les trois thèmes toujours les mêmes. Quant au calcul de l'ATC, l'ACEF nous invite, nous demande ou s'interroge sur la conformité de l'Appendice C-1 avec les normes de fiabilité de la FERC (sic) pour les raisons qui

sont reprises des paragraphes 72 à 75, je vous confirme que ces normes de la FERC (sic) sont respectées. Et je pense que l'ACEF sera satisfaite des réponses qui ont été données à ce sujet.

Au paragraphe 76, nous introduisons un nouveau concept. L'ACEF s'interroge à savoir s'il ne serait pas pertinent de définir une méthodologie formelle pour le calcul et l'affichage de l'ATC sur le chemin interne, sur des liens internes de raccordement. Vous savez que le point HQT, tout le réseau du Transporteur est résumé par un point, c'est un noeud, un ODE, qui est le point HQT, et la question c'est : Est-il utile, nécessaire, opportun de définir une méthodologie de calcul sur le point HQT pour les liens de raccordement interne et le réseau?

Plutôt que de me relire ou de vous référer à ce qui est écrit des paragraphes 77 jusqu'à 86, encore une fois, je vais vous inviter non pas à me croire mais à vous croire et à voir que cette question a été réglée dans deux décisions de la Régie, vous allez les retrouver à l'onglet 61. Je me permettrai de vous y référer, Monsieur le Président. Parce que, encore une fois, lorsque la Régie prend la peine de dire le droit sur certains

points, pourquoi ne pas donner effet à ces décisions surtout lorsque rien n'a changé depuis?

Au paragraphe (sic) 61, vous êtes dans le dossier des plaintes de Churchill Falls, TransÉnergie. Et une des questions évidemment était la suivante... Les lignes Churchill Falls à l'époque où la question a été considérée ne constituaient pas un chemin, affichées sur OASIS, c'est un lien interne de raccordement. Ces lignes-là ont été construites pour raccorder Churchill Falls au point HQT. Il y a une histoire de quarante (40) ans qui le démontre. Et la question qui était débattue dans le dossier, c'est : Pourquoi n'y a-t-il pas d'affichage... Notamment, il y avait plusieurs questions. Mais pourquoi n'y a-t-il pas d'affichage et de calcul sur OASIS, affichés sur OASIS, pour cette ATC de façon méthodique, de façon spécifique?

Et cette question-là a été soumise par la Régie. Et tout ce qui se retrouve dans le plan d'argumentation se retrouve dans deux pages de ces décisions-là qui ont été d'abord rendues par trois régisseurs, confirmées par trois autres régisseurs. Et, comme vous savez sans doute, NLH a jugé opportun de demander à la Cour supérieure du Québec

de déclarer que la Régie a agi de façon
incompétente.

Alors, vous avez cette décision-là, et je
vais donner la décision de la première instance, au
paragraphe 275 et suivants, page 66 de cette
décision-là. En fait 270, Monsieur le Président.
Revenons un pas en arrière pour donner le portrait
global. C'est un peu plus de lecture mais on saute
cinq pages du plan d'argumentation. Alors, je pense
que ce n'est pas un méchant « deal » si vous me
permettez. Alors, au paragraphe 270, on dit ceci...
Ma collègue me fait, me demande de vous dire, et
elle a bien raison, que, en Cour supérieure, cette
question-là n'est pas en révision sur la question
de l'affichage ou non de l'ATC sur les chemins
internes. Alors, c'est une décision qui est finale
parce que ce n'est pas devant la Cour supérieure.
Cette question-là n'est pas testée en Cour
supérieure. Alors, vous avez ici le droit définitif
sur la chose.

[270] La preuve démontre que le but
de l'affichage sur OASIS...

Pourquoi on affiche sur OASIS?

[270] La preuve démontre que le but
de l'affichage sur OASIS est de

communiquer à la clientèle du service de transport, de façon efficace et non discriminatoire, des informations pertinentes qui ont une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité.

Une information utile à valeur commerciale.

[271] Il est également établi en preuve que le concept de chemin réfère à une notion commerciale, qui se distingue de l'installation physique de raccordement :

Les équipements. Et vous avez la référence qui est faite ici à la position d'HQT qui était reprise.

« Un chemin ou un "path" affiché sur OASIS relie un point de réception à un point de livraison aux fins de la fourniture d'un service de transport à un client admissible du service de transport ».

[272] La preuve prépondérante est également à l'effet qu'avant

l'ouverture du chemin LAB-HQT...

Parce qu'il y a maintenant un chemin LAB-HQT.

... les lignes de CF n'étaient pas un
chemin au sens des Tarifs et
conditions mais un lien de
raccordement interne.

Et vous avez ici un sommaire de la preuve auquel la
Régie s'est référé. Et au paragraphe 274, la Régie
cite une décision antérieure où elle avait déjà
qualifié les lignes Churchill Falls comme des liens
internes de raccordement. Et, là, évidemment, la
question se posait, c'est de savoir, puisqu'il
s'agit des liens internes de raccordement, devrait-
on afficher et calculer l'ATC? Paragraphe 275, la
Régie nous dit :

[275] L'article 4 des Tarifs et
conditions réfère aux termes et
conditions relatifs à l'OASIS énoncés
au chapitre 18 des règlements de la
FERC (les règles de l'OASIS). Pour que
ces règles s'appliquent au Québec,
« l'OASIS doit être conforme aux
décisions, ordonnances et règlements
de la Régie ».

[276] Rien n'indique que les notions

de « path » ou de « posted path »...

Donc de chemins ou chemins affichés.

... des règles de l'OASIS ne soient
pas conformes aux décisions,
ordonnances et règlements de la Régie.

Donc, tout ça est valable au Québec.

Il est donc utile de voir si les
Lignes de CF peuvent être considérées
comme un chemin aux fins de ces
règles.

Et, là, il y a l'analyse qui est faite suivant les
règles américaines, suivant le test à l'article
37.6 du règlement de la FERC. Paragraphe 278, on
rappelle :

[278] Les Lignes de CF, parce
qu'elles sont un lien interne de
raccordement tel que la Régie l'a déjà
souligné, ne pouvaient être un chemin
sur lequel un client pouvait réserver
de la capacité de transport, c'est-à-
dire un « path for which a customer
requests to have ATC or TTC posted ».

[279] La FERC a même jugé que
l'affichage sur OASIS était inutile
lorsqu'un chemin a peu ou pas de

valeur commerciale.

Alors, même lorsque c'est un véritable chemin, lorsque la valeur commerciale est réduite, elle est faible, ce n'est même pas utile de les afficher ces ATC et TTC parce que le marché ne s'intéresse pas à ces données nécessairement. Et, là, vous avez la citation de la décision de la FERC. Et la partie soulignée au haut de la page 68 dit bien « paths that may have little commercial value ». Et, là, je termine ici.

[280] Donc, les Lignes de CF continuent d'être utilisées comme lien de raccordement de la Centrale CF au réseau d'HQT, au bénéfice exclusif d'Hydro-Québec pour l'alimentation de la charge locale du Québec. Les droits récents conférés à NLH...

Depuis avril deux mille neuf (2009),

... pour exporter une partie de la production de la Centrale CF en utilisant les Lignes de CF ne changent pas cette situation de fait qui remonte à plusieurs décennies en vertu du Power Contract.

Conclusion :

[281] Pour toutes ces raisons, la Régie conclut que les Lignes de CF ne constituaient pas un chemin au sens des Tarifs et conditions et qu'HQT n'avait aucune obligation d'afficher l'ATC ou la TTC sur ces lignes avant l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1er avril 2009.

10 h 15

Alors, je vous sou mets que l'ensemble des installations physiques, des lignes physiques qui constituent le point HQT, qui sont à l'intérieur du point HQT, et que nul n'utilise parce que lorsqu'on fait des imports ou des exports ou des transactions de passage, c'est HQT-NE, NE ON, ON-HQT. HQT, c'est le point HQT à l'intérieur duquel il n'y a pas de congestion, c'est le noeud.

Alors, à l'intérieur du noeud dans lequel il y a peut-être des centaines de liens physiques, de lignes, de postes, de transformateurs, la Régie a conclu qu'il n'y a aucune utilité, aucune raison pour afficher des centaines de données de capacité sur des chemins internes que nul n'utilise, que nul n'emprunte et qui ne fournissent, ces données, aucune valeur commerciale.

Cette décision a été confirmée, ce débat a eu lieu, Monsieur le Président. Je vous soumetts que la proposition de l'ACEF et d'autres intervenants, de demander ce calcul et cet affichage, n'a aucune valeur commerciale, est onéreux et complexe, possiblement, c'est ce que j'ai compris, et n'ajoute et ne donne rien. Et la Régie l'a déclaré, donnons effet à ces réflexions de régisseurs qui ont fouillé ces questions pendant deux ans.

Alors, nous faisons ce saut que je vous promettais, nous arrivons à EBM. Et après EBM, je vous dirais que nous serons près de la fin, Monsieur le Président. C'est un thème qui aborde plusieurs sujets qui couvrent des thèmes comme le thème 13, le service QCRND. Alors, nous gagnons un peu de temps en nous étendant davantage parce que certains thèmes seront raccourcis en raison de cela.

Alors, EBM conteste vigoureusement certains éléments et nous allons les aborder. Paragraphes 87 à 90, EBM s'exprime, à la pièce C-6-29, que les équations prévues à l'Appendice C-1 devraient être explicitées davantage.

Malheureusement, rien dans la preuve d'EBM ou le témoignage de monsieur Roach ne nous dit en

quoi ces équations sont insuffisantes. EBM prend la position générale en disant « vous devriez expliciter davantage » , mais ne dit pas pourquoi, en quoi et comment. Alors, peut-être que nous pourrions l'entendre en argumentation et nous pourrions répliquer vendredi prochain.

Mais, EBM dit que c'est imprécis, insuffisant, mais elle ne dit pas pourquoi ni comment et ne propose rien. Alors, c'est difficile pour moi d'y répondre, sinon de vous dire que, quant à nous, les sept ou huit pages de l'Appendice C-1 sont très très détaillées et sont conformes, quant à nous, après avoir fait auditer, aux pratiques et aux standards de l'industrie.

Et là nous arrivons à la question qui, je pense, va occuper beaucoup maître Hamelin lundi prochain, celle de la coordination des ATC. Alors, nous allons nous y attarder en commençant avec le paragraphe 90 où je vous dis ceci - et je fais le lien qui est dans la preuve.

La position d'EBM est entièrement fondée sur l'opinion de Craig Roach. Ça, c'est une vérité qui découle de la preuve. Si l'un n'est pas crédible, l'autre ne peut pas être retenu.

Quelle est la position de monsieur Roach,

paragraphe 97? Vous vous rappellerez de son rapport, il a même utilisé ses quatre doigts à un moment donné là. Il dit « il y a quatre étapes, quatre « miles stones », quatre points » et il y avait quatre doigts.

Alors, selon monsieur Roach, la coordination des ATC ne peut être effectuée :

- 1- Qu'en réponse à un problème précis sur une interconnexion précise;
- 2- Ça requiert une autorisation préalable de la Régie;

la vôtre

- 3- C'est une étude factuelle;

Vous devez vous saisir de toutes les circonstances pertinentes en relation avec chacune des interconnexions du Québec. Et :

- 4- Vous...

Messieurs les Régisseurs, Madame la Régisseure

... vous devez faire des calculs et calculer l'ATC et la façon de l'allouer, le cas échéant.

Bon. Je vous sou mets que, ça, c'est la démarche que l'on suit dans le cadre d'une plainte. Il y a un différend, on étudie les données factuelles, on rend des ordonnances pour y remédier et ces

ordonnances impliquent, évidemment, certaines mesures.

Quand monsieur Roach est venu témoigné au Québec, il revenait de Colombie-Britannique où il avait témoigné dans un dossier de plainte, et en contre-interrogatoire il a dit « c'est là où j'ai eu l'idée des quatre points ». Je comprends, il était dans un dossier de plainte. Alors, je vais vous inviter à considérer cinq éléments.

Si on fait la somme de ce que monsieur Roach demande, c'est ceci. D'abord, il suggère de rejeter la méthodologie de coordination présentée dans l'Appendice C-1, il la considère injustifiée.

Deuxièmement, il vous demande implicitement de déclarer que la coordination de juillet deux mille neuf (2009) était injustifiée parce que vous ne l'avez pas autorisée. Et encore une fois, Monsieur le Président, c'est la synthèse là. Vous ne retrouverez pas ces mots-là, mais je synthétise un peu.

Et troisièmement, il va vous demander d'adopter l'approche en quatre temps, dans une cause tarifaire. Et à chaque cause tarifaire, vous aurez à faire ce genre d'exercice et de calcul si la question se pose. Alors, pour juger du bien-

fondé de l'opinion de monsieur Roach, il y a cinq éléments que vous devrez considérer, je vous le soumets.

Quels sont les faits qui ont été considérés par monsieur Roach au soutien de ses prétentions? Vous vous poserez la question lors des délibérés, quels faits a-t-il considérés? Pour juger de l'opinion, vous jugerez les faits qu'il a utilisés. On dit bien souvent qu'un expert n'a pas de meilleure opinion que les faits sur lesquels il s'est basé. Quels faits a-t-il considérés?

Deuxième élément à considérer : est-ce que monsieur Roach a compris, consulté, obtenu copie des décisions de la Régie qui dispose de la question qu'il aborde? Est-ce qu'il a tenu compte, est-ce qu'il a eu copie des décisions de la Régie qui règlent la question qu'il aborde?

Troisième question, est-ce que monsieur Roach a trouvé quelque fondement que ce soit dans les ordonnances de la FERC au soutien de sa théorie en quatre temps? Est-ce qu'il y a un fondement quelque part dans les ordonnances de la FERC?

Question suivante, quatrième question : est-ce que ce que monsieur Roach a dit au Québec pour le compte d'EBM est cohérent avec ce que

monsieur Roach a dit en Colombie-Britannique pour le compte de TransCanada? Je vous soumets qu'il a plaidé exactement l'inverse.

Et cinquièmement, est-ce que monsieur Roach comprend l'environnement dans lequel il s'est retrouvé lorsqu'il a témoigné? Phase 2, cause tarifaire, articles 5 et 49.

Je vous soumets que lorsque vous allez considérer ces cinq éléments-là, vous ne pourrez que conclure que le témoignage de monsieur Roach est dénué de toute crédibilité et que, par conséquent, la théorie qu'il propose est irrecevable et que, par conséquent, la demande d'EBM ne peut pas recevoir un traitement plus favorable que toute sa preuve.

Je reviens avec ces cinq éléments-là, Monsieur le Président, ce ne sera pas trop long. Quels sont les faits que monsieur Roach a considérés? La réponse au paragraphe 93.

Il est apparu du contre-interrogatoire, paragraphe 93 - il est apparu du contre-interrogatoire de cet expert que celui-ci n'a pas obtenu de traduction de la preuve documentaire et testimoniale présentée par le Transporteur, en langue française, sur les questions qui sont au

coeur de son rapport, hormis une traduction verbale, « verbale », d'une partie de la pièce HQT-1, la preuve écrite d'EBM, qui sont les pièces C-6-29 et C-6-30, et la décision D-2010-084, et qu'il n'était pas présent à l'audience lorsque les témoins du Transporteur ont témoigné. Alors, voilà ce sur quoi il n'a pas pu fonder son opinion.

94, la preuve de cet expert s'est limitée à l'analyse de l'unique cas de l'interconnexion HQT-NE sur laquelle EBM dispose des droits, et s'est fondé uniquement sur la position de sa cliente au moment de préparer son rapport, lequel était à peu près identique au rapport de plainte qu'il a déposé. Alors qu'il vous propose une méthode générale d'application à toutes les interconnexions, il n'en a considéré qu'une seule, différente des autres, du fait qu'on peut réserver sur celle-là alors qu'on ne peut pas réserver sur les autres une capacité ferme de transport du côté américain.

Et au paragraphe 95, monsieur Roach a dû admettre, en contre-interrogatoire, qu'il ignore tout de la coordination des ATC intervenues sur les autres interconnexions avec les réseaux voisins et des impacts sur les autres clients du service de

transport. Et vous avez monsieur Roach qui l'a affirmé.

Alors, voilà la base factuelle sur laquelle l'opinion Roach se fonde : la position qu'il a reçue de ses procureurs sur une interconnexion dans le cadre d'un dossier de plainte. Et sur cette base-là, il a développé une théorie qui devrait être reçue dans le cadre de la cause tarifaire.

Deuxième question : est-ce qu'il a considéré les décisions de la Régie? Allons au paragraphe 99. Dès deux mille deux (2002), la Régie disait ceci, c'est sa décision D-2002-95, onglet 55, donc une décision de principe que vous connaissez bien, Monsieur le Président. Alors, la Régie disait ceci il y a dix (10) ans :

En conformité avec les standards et
procédure du NERC/NPCC...

Auxquels réfère déjà l'Appendice 1 en référant aux
normes et aux exigences de ces organismes

... la Régie considère que la
politique générale du transporteur
doit être de coordonner ses calculs et
les résultats de ses capacités de
transfert avec les autres réseaux.

On ne dit pas que c'est le problème à une solution.

On ne dit pas que c'est un remède, on ne dit pas qu'il doit y avoir une décision de la Régie. On nous dit « Monsieur le Transporteur, comme politique générale, la coordination, c'est une bonne idée », dès deux mille deux (2002).
(10 h 25)

Il y a une autre décision que monsieur Roach, et monsieur Roach a admis lors de son contre-interrogatoire qu'on ne lui avait pas donné ou qu'il n'avait pas consulté cette décision-là. Comme si ça n'avait pas d'importance que la Régie se soit déjà penchée sur quelque chose.

Au paragraphe 100, évidemment, il a reçu copie de la décision D-2010-160, mais il n'a pas tenu compte du fait que monsieur Lassonde disait qu'il y avait là une question opérationnelle qui ne requiert pas l'autorisation de la Régie. Au paragraphe 100.

Alors, il a ignoré ou il a choisi de ne pas référer dans son rapport ou dans son témoignage à cet extrait de la décision qui vise monsieur Lassonde, le régisseur Lassonde.

Également, il n'a pas référé à une autre décision qui, peut-être, ne lui a pas été donnée, peut-être qu'il ne l'a pas lue, elle est en

français. Que cette décision, c'est-à-dire qu'il n'a pas à y avoir d'intervention de la Régie, est également conforme à la décision de la Régie à l'onglet 59, qui a été rendue dans D-2008-136, à l'effet que la décision, celle de monsieur Lassonde, est conforme à une décision antérieure rendue dans le contexte d'une plainte de NLH où la Régie opinait également que :

L'établissement de la capacité de transport disponible sur le réseau du Transporteur relève de sa responsabilité...

Donc, celle du Transporteur.

... dans le respect des dispositions des Tarifs et conditions.

Et vous pourrez aller à l'onglet 59, Monsieur le Président, je vous y réfère très rapidement. À l'onglet 59, vous allez voir, et je peux la citer. Ou vous pouvez y aller, Monsieur le Président, onglet 59, page 3. Notre extrait est un peu court, un peu timide. Il y avait une phrase additionnelle utile que je pense citer. Alors, au bas de la page 3, onglet 59 :

Ainsi, dans le cadre de l'examen d'une plainte, la Régie ne siège pas en

appel d'une décision du Transporteur sur, par exemple, la capacité de transport disponible sur son réseau. L'établissement de la capacité de transport disponible sur le réseau du Transporteur relève de sa responsabilité dans le respect des dispositions...

Nous l'avons lu. Deuxième phrase que j'ai omise :

Lorsqu'un différend survient sur une telle question, la Régie doit vérifier si les dispositions des Tarifs et conditions ont été correctement appliquées et, si tel n'est pas le cas, elle peut ordonner au Transporteur de remédier à la situation.

De refaire ses calculs.

Alors, non seulement le calcul de l'ATC n'a pas à être fait par la Régie, mais quand le Transporteur fait un mauvais calcul la Régie lui dit de le refaire, elle ne le fera pas à sa place.

Et moi je vous pose la question et peut-être aux membres du personnel. Avez-vous les données, avez-vous les logiciels, avez-vous les

informations pour faire des calculs d'ATC? Je vous pose la question. Je ne le sais pas.

Troisième élément. J'ai tenté longuement de demander à monsieur Roach « Avez-vous trouvé un fondement à votre théorie en quatre temps? ». Et sa réponse c'est au paragraphe 103, vous le lirez, long contre-interrogatoire. C'est qu'il a été incapable d'identifier quelques passages de la décision que ce soit qui indiquaient que la coordination des ATC requérait notamment une autorisation préalable. Il a dit que ça découlait de l'ensemble de l'oeuvre. Il a dit que ses mots n'étaient pas les mots de la FERC, mais qu'on devait trouver dans les mots de la FERC sa théorie en quatre temps parce que, selon lui, c'était inhérent, émanant, sous-jacent.

Sauf qu'on a fait les mêmes lectures que monsieur Roach et on propose au paragraphe 102 que ce qui est émanant, sous-jacent et inhérent aux ordonnances de la FERC c'est que la coordination, c'est une obligation avec tous les réseaux et que c'est une bonne idée en soi. Et la Régie ne trouvera jamais de passage où on suggère que la coordination c'est le remède à une solution pré-approuvée après une enquête factuelle sur chacune

des interconnexions. On ne trouvera pas ça.

Et il faux de prétendre que cette théorie se dégage de l'ensemble de la lecture, et ce n'est certainement pas aux lectures de la Régie que vous ai lues qu'on peut dégager une telle théorie.

Et maintenant j'aimerais vous amener peut-être au point qui, pour moi, était le plus choquant, à partir du paragraphe 104. Monsieur Roach a témoigné comme expert en Colombie-Britannique pour TransCanada Energy et il a produit un rapport écrit sous le titre d'un « rebottled evidence ». Lorsqu'il a témoigné il favorisait la coordination. Il avait le mandat inverse. Il était appelé à appuyer l'initiative d'une coordination dans le cadre d'une plainte, non pas s'y opposer, mais l'appuyer. Et il a soumis un témoignage. C'était un dossier de plainte à l'origine qui a été morfé, fondu en un dossier conjoint sur l'aspect tarifaire.

Alors, évidemment, c'est un dossier de plainte, je l'ai dit tantôt. Il y avait un différend, il y avait un préjudice d'allégué, évidemment, dans un dossier de plainte. Il y avait eu une enquête factuelle. La Régie a rendu une ordonnance. La Régie, c'est-à-dire que la

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 79 -

Me Éric Dunberry

Commission de la Colombie-Britannique a rendu une ordonnance comme dans un dossier de plainte vous êtes appelé à rendre des ordonnances, des remèdes. Et monsieur Roach a développé cette théorie en revenant de Colombie-Britannique.

Alors, la décision qui a été rendue nous pouvons lire ce que cette décision dit parce que c'est un précédent utile pour ensuite aller voir ce que monsieur Roach a dit. Alors, lisons la décision au paragraphe 104 :

The Commission Panel is of the view
that FERC principles...

Alors, ce qui est émanant, sous-jacent et inhérent ce sont les principes. Alors :

... that FERC principles do support
allowing a transmission provider to
consider constraints in adjoining
areas when calculating ATC.

Pas lorsqu'il résout des problèmes, lorsqu'il fait son pain quotidien, lorsqu'il calcule et recalcule quotidiennement, parce que l'ATC est mis à jour à toutes les heures, aux trois secondes. Alors, l'ATC c'est mis à jour aux trois secondes. Alors, à chaque trois secondes on doit tenir compte de ce qui se passe sur le réseau voisin. On attend pas un

problème là, c'est quotidien, continu.

Alors :

The distinction as between achieving
« consistent » and « identical » ATC
values on either side of an interface
does not, in the Panel's view, support
the proposition that the value on the
other side of an interface need not be
considered at all in determining ATC
for long term firm capacity. Rather,
the Commission Panel acknowledges that
in real time that ATC values must
necessarily be identical, ...

Et on réfère.

... for reliability purposes, but is
of the view that consistency is a
sufficient goal...

Donc, peut-être pas l'identité, mais la consistance
ou la cohérence.

... consistency is a sufficient goal
for the longer term. In the event that
the Commission Panel is found to be
incorrect, and it is determined that
FERC principles are inconsistent with
such an approach, the Panel is still

of the view that, in the particular
circumstances...

Donc, si vous ne trouvez pas dans la décision de
FERC suffisamment pour coordonner et justifier la
coordination, nous, en Colombie-Britannique on est
d'avis qu'il fait faire cette coordination.

[The Commission] in the particular
circumstances of this case, in this
jurisdiction, it is incumbent upon
BCTC...

Le Transporteur.

... to take de constraints on the
Alberta system into account when
determining long term firm ATC on its
system. As noted above, BCTC must
consider and abide by the import
limits into Alberta in real time. The
Commission Panel accepts the evidence
of Dr. Roach...

Docteur Roach a convaincu les gens de la Régie que
la coordination doit se faire en temps réel de
façon continue sans égard à autre considération que
celle de la « consistency ».

Et là monsieur Roach s'est donné le mandat
d'obtenir de vous, Messieurs les Régisseurs,

exactement l'inverse. C'est quand même remarquable.

... that short term reality should be
reflected in long term calculations,
rather than ignored.

Je vous sou mets que c'est un manque de respect pour
la formation que développer cette position-là ici.
Et allons encore plus loin :

No party was able to point to any
specific provisions in the OATT which
requires BCTC to consider constraints
in a neighbouring jurisdiction...

Alors, la question ici c'est « Moi, le
Transporteur, je n'ai pas à coordonner parce que
vous ne trouverez rien dans mon Appendice C qui
m'oblige à coordonner. » Il n'y avait aucun texte.
La décision est même s'il n'y a aucun texte,
coordonner c'est en soi justifier pour l'ensemble
des considérations. Alors, à la Régie.

... when calculating its long term
firm [...]. Therefore, although this
approach may have been open to BCTC on
the basis of the FERC principles as
set out in FERC Orders [...] it was
not necessarily required by BCTC's
OATT.

Nous, je vous soumetts qu'on a un texte qui renvoie aux pratiques et aux politiques de NERC, de NAESB et de la FERC dans les dispositions liminaires.

Alors, voilà la décision de Colombie-Britannique qui, je vous le soumetts, est un précédent canadien qui devrait vous guider et que ce qui a été fait en juillet deux mille neuf (2009) et qui a été, je vous soumetts, validé par la décision de Brookfield, n'est certainement pas invalidé et conforme à ça.

Maintenant j'aimerais qu'on aille lire ce que monsieur Roach a dit. C'est à l'onglet 68, c'est le dernier. C'est un affidavit, paragraphe 68. Alors, la première page on voit qu'on est bien au bon endroit, c'est « A complaint by TransCanada Energy Rebottled Evidence of Craig Roach », 22 avril 2009. Je m'excuse il n'y avait pas six mois, il y a déjà un an et demi. J'avais mal lu la date.

Alors, allons au témoignage section sommaire pour ne pas découper dans son témoignage. Allons au sommaire, donc vous voyez à la page 3 c'est le titre « B. Summary », et à la ligne 11 à la page 5 ça commence avec « In sum ». Alors, voici l'ensemble de la pensée résumée. Alors :

Q. What is your overall conclusion?

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 84 - Me Éric Dunberry

A. In sum, I believe that drawing upon
these FERC Orders, ...

Les mêmes qui aujourd'hui ne diraient rien.

... I believe that drawing upon these
FERC Orders, NERC standards, ...

Auxquels nous référons dans notre OATT.

... and FERC-approved JOAs provides
far more compelling evidence on FERC's
policy than the survey presented by
BCTC. And this more compelling
evidence shows that FERC clearly
requires transmission constraints in
adjoining transmission systems be
taken into account when calculating
Firm ATC.

Ça, ça veut dire que le douze cents mégawatts
(1200 MW) du côté de HQT-NE c'est une limite, une
limite, c'est une contingence, c'est une limite de
contingence pour des raisons de fiabilité ou de
sécurité. La preuve est à cet effet. On doit en
tenir compte, « when calculating Firm ATC ». On ne
réfère pas ici à des problèmes à résoudre, on dit
ça largement.

Et là, on continue, on dit :

Q. Stepping back, is there any other

support for your overall conclusion?

A. Yes, if I may be blunt, common sense supports this conclusion. If BCTC ignores transmission constraints in Alberta, it will consistently oversell firm transmission service. That is, it will sell more transmission service than can actually flow on the path during substantial portions of the year. In so doing, it will diminish the service provided to existing transmission customers.

Alors, l'« overbooking » affecte la qualité du service.

Paragraphe suivant, ligne suivante :

Any number of analogies reveals the lack of common sense in this. Say there was a bridge between two cities, and that the safe weight limit on the bridge dictated that only five cars could pass over at a time. Even if a highway was built on one side that could deliver ten or twenty cars at a time to the entrance of the bridge, the safety...

« Safety ». Douze cents mégawatts (1200 MW) c'est associé à la fiabilité ou à la sécurité je présume.

... would dictate that only five could cross over at any one time. At a minimum, it would be overpromising to suggest that the safety limit could be ignored and that more cars would actually get across the bridge.

Indeed, with the new highway on one side of the bridge, a bottleneck would be created at the entrance to the bridge, and the bottleneck would diminish the quality of travel for the people who originally travelled over the bridge.

It simply would make no sense to assume away the bottleneck at the entrance to the bridge when judging how many cars could reliably travel between the two cities. The same point is true for BCTC's proposal to ignore the limitations on the transmission lines between the two Provinces.

Et le dernier passage auquel je vous réfère est à la page 21 de ce même témoignage. Et il y avait une

question en trois temps et la réponse qui nous
intéresse est celle-ci à la ligne 12, page 20 :

A. I would respond by saying that BCTC
is addressing the wrong question. BCTC
is addressing the question of how FERC
might want a Transmission Provider to
reflect conditions on neighbouring
transmission systems not whether FERC
wants those conditions to be
reflected. As to « whether »,...

C'est-à-dire est-ce qu'on coordonne ou pas.

As to « whether », it is abundantly
clear from the quotes I have provided
from 890 Orders and from the JOAs that
FERC requires (a) ATC calculations to
be consistent on either side of an
interface and (b) that all ATC
calculations take into account
conditions in adjoining transmission
systems. It also is common sense that
no one should be selling firm
transmission service that it knows,
based on real-world operating
experience over many years, it cannot
actually provide.

It appears BCTC is saying that, since FERC did not give pinpointed advice on how the situation at hand might be reflected in TRM or in TTC, this somehow undermines the fundamental principles set by FERC in the 890 Orders. BCTC's logic is not convincing.

Pourtant c'est la logique que monsieur Roach vous propose ici au Québec.

Monsieur le Président, on vous dira lundi qu'il y a un contexte, qu'il a mal été cité, qu'il a mal été compris, que c'est beaucoup plus sophistiqué, complexe que cela. En bout de ligne, vous étiez là, vous avez entendu. Je vous invite à relire les notes sténographiques. Oubliez mes représentations, oubliez les représentations des procureurs d'EBM, et retournez lire monsieur Roach et comparez les textes. Oubliez les avocats, relisez monsieur Roach. Et vous allez comprendre et voir rapidement qu'il s'est contredit sur un point fondamental de son rapport.

Et pour vous en convaincre, vous pourrez, par exemple, lire au paragraphe 108 que dans le fond, des réductions de service ce n'est pas la fin

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 89 -

Me Éric Dunberry

du monde. Regardez ce qu'il a dit au paragraphe
108 :

I think that to come up with that ATC,
...

Le bon ATC.

... it's a very serious effort that's
required to coordinate these two ends
of the intertie. And I don't want to
leave the impression that HQT does not
talk to New England, they do, they
talk to New England, New York, they
make an effort. But what I was looking
for here is a quantitative assessment
that would reflect historical
experience, something that would say,
look, when we've had 1,500 megawatts
of capability, here's how often we've
had that, you know, 50 %, 60 % of the
time, and then within that period, has
it ever been curtailed? What about
1,400 megawatts? What about 1,200
megawatts?

Est-ce qu'on doit comprendre de ça qu'on pourrait
tolérer de l'« overbooking » qui entraîne cinquante
(50 %) ou soixante pour cent (60 %) de qualité de

service? Ce genre d'analyse-là, il est venu au Québec nous dire il faudrait faire ce genre d'analyse voir ce qui serait acceptable, cinquante (50 %), soixante pour cent (60 %), quelle est l'histoire, est-ce que les gens ont été coupés, pas coupés. Alors qu'en Colombie-Britannique, « makes no damned common sense ».

Au paragraphe 114 vous aurez une autre de ses réponses où il nous dit finalement coordonner c'est bon. Regardez ce qu'il nous dit au paragraphe, au second et au troisième paragraphes commençant par « What you're saying is that... ». Ça c'est moi qui l'interroge :

What you're saying is that it has to be the remedy to a problem. There is no value in itself in having consistent ATC values across neighbours, neighbouring system, to ensure, as you say, common sense, quality of service, reliability, safety, predictable, accurate, consistent, equivalent and replicable results in ATC values being posted. You don't see any value in that consistency in itself? The short

answer is?

R. No, that's wrong, ...

Autrement dit, oui.

I mean, I... you're asking me whether
the principle is something I can agree
with? I can agree with that principle.

Et il continue en disant oui, mais si ça cause un
préjudice.

Regardez le paragraphe suivant sous la
prochaine citation :

Yes, I've said several times now, I
have no problem with the concept.

Soudainement, « No problem with the concept. »

I'm simply pointing out that any
regulator, including FERC, would not
want there to be harmful consequences
in implementing that concept.

Monsieur Roach travaille ici dans le cadre d'une
plainte. Son hypothèse de départ c'est que son
client a subi un préjudice. Alors, il s'oppose au
concept de la coordination parce que dans son
environnement des derniers deux ans, EBM en subit
un préjudice, et EBM ne doit pas subir un
préjudice. Donc, avec un peu de « reverse
engineering », parce que mon client ne doit pas

subir un préjudice, on ne doit pas coordonner indépendamment de tout ce que l'environnement réglementaire prévoit.

Sauf que son hypothèse que son client a subi un préjudice, la Régie a dit « Non. Monsieur Roach, votre client n'a pas subi de préjudice. » C'est une question qui est académique. Et quant à monsieur Lassonde, il dit il n'y en a pas de problème. Mais quand il va survenir le problème, bien peut-être il faudrait s'adresser à ceux qui peuvent le régler. C'est du côté où il y a deux voies et non pas quatre.

Monsieur Roach prend pour hypothèse qu'il faut que son client ne subisse pas de préjudice. Mais ça ce n'est pas le rôle d'un expert ça. Ça c'est le rôle d'un procureur.

Alors, Monsieur le Président, je vais arrêter parce que je pourrais, c'est un sujet qui m'a motivé en cours de contre-interrogatoire. Alors, je vais m'arrêter. J'espère en avoir assez dit pour vous convaincre que vous ne pouvez, mais absolument pas, donner quelque crédibilité à ce témoignage. Et, par conséquent, toute l'approche retenue par EBM est sans aucun début de base factuelle ou autre pour vous permettre de conclure

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 93 -

Me Éric Dunberry

dans ce sens-là. Et que de décider ce qu'EBM vous demande c'est d'aller à l'inverse de tout ce que la Régie a dit déjà et ce que FERC recommande ou demande déjà.

Alors, je suis maintenant au paragraphe 121
« La méthodologie de calcul de l'ATC ».

10 h 45

Je suis avec NLH, je termine EBM. Je vais terminer assez rapidement. C'était le plus gros thème aujourd'hui, je le rappelle, et nous sommes dans les temps que j'avais considérés. Je m'étais donné deux heures, Monsieur le Président, alors on va terminer ce thème qui en dispose de d'autres.

Alors, au paragraphe 121, je passe à NLH. NLH, par son témoin monsieur Sinclair, avait soulevé un problème concernant les horizons et tout à fait justifié dans la mesure où il y avait une question de traduction qui s'était effectivement soulevée et qu'il y avait une imprécision au niveau de la définition des horizons. Et une modification a été faite, c'est l'engagement numéro 19. Et je vais demander à mes collègues de retrouver le numéro d'onglet. L'engagement 19, 23, vous allez voir à l'onglet 23 qu'on a changé l'Appendice C-1. Vous pouvez peut-être juste aller le voir pour

prendre une note mentale.

À l'onglet 23, vous allez voir apparaître ces formules. Donc, il faudrait ajouter peut-être en mauve ou en... dans une autre couleur là, nous proposons de rappeler que les formules n'ont pas changé, évidemment, mais les termes ont changé. Pardon, les « termes », les mots ont changé. Et je rappelle également que le QCRD ferme serait transféré dans l'équation du ATC non ferme. Alors, voilà pour la méthodologie.

Et monsieur Sinclair à qui j'ai demandé la question, monsieur Sinclair, après avoir vu l'ensemble de l'oeuvre : êtes-vous d'accord et avez-vous, selon votre lecture, été satisfait? Et au paragraphe 122, monsieur Roach dit ceci... pardon, monsieur Sinclair dit ceci, au bas de la citation :

HQT established only equations for the
scheduling and real time horizons
which were not defined in 890.
However, in his Undertaking number 19.
[...] HQT has clarified the time
horizons for its ATC values and this
satisfies my particular concern that I
arose in my testimony.

Je présume que la question est sans objet. Monsieur Sinclair étant satisfait, je présume que NLH le sera. Et cette question est devenue sans objet, la réponse étant dans l'engagement numéro 19.

Au niveau de la coordination des ATC, NLH s'y est opposée formellement sous trois thèmes, d'abord, dénonçant l'absence d'échange de données, donc la nécessité d'une procédure d'échange de données; l'introduction de mesures d'atténuation du risque associé à la coordination; et troisièmement, introduire des dispositions relatives à l'allocation des ATC qui résulte de la coordination et de la diminution des ATC, donc un volet allocation.

Concernant le premier thème, premier volet, paragraphe 125, concernant la procédure d'échange de données, je dirais que monsieur Sinclair a été un peu également témoin de la minceur des lectures qu'on lui a faites ou qu'il a pu faire parce qu'il dénonçait l'absence d'échange de données. Et on voit au paragraphe 127 que l'opinion de Robert Sinclair quant à l'insuffisance des échanges d'informations doit être prise avec un très très gros grain de sel puisque celui-ci a admis ne pas être informé de la teneur des échanges ayant

précédés la coordination des ATC et ne pas avoir consulté la preuve documentaire qui a été déposée sous pli confidentiel, et la preuve testimoniale du Transporteur à ce sujet.

En fait, la dénonciation ou la critique de monsieur Sinclair découlait d'une présomption qu'il avait faite. Il avait présumé que les seuls échanges d'informations qui avaient existé étaient ceux auxquels monsieur Philip Hanser, notre expert, avait référés brièvement dans son rapport.

Or, quand on lit les documents que monsieur Sinclair n'a pas lus, monsieur Hanser avait indiqué qu'il ne pouvait pas lui-même répondre, qu'il n'était pas confortable et qu'il fallait poser ces questions aux représentants du Transporteur qui était mieux à même de décrire les renseignements échangés avec les réseaux voisins.

Donc, la seule preuve considérée par monsieur Sinclair était ce commentaire de monsieur Hanser. Et monsieur Sinclair n'a pas tenu compte, n'a pas révisé et n'a pas pris en compte le fait que le Transporteur avait participé à des rencontres et à des consultations avec les réseaux voisins concernant la coordination des capacités. Je suis au paragraphe 129.

Et aux paragraphes 130 et 131, je vous sou mets que si monsieur Sinclair avait parcouru toute cette preuve et la preuve confidentielle, il aurait sans doute retiré son commentaire ou l'aurait nuancé et aurait peut-être déclaré que ces échanges étaient insuffisants, mais il n'aurait certainement pas ignoré tous les échanges qui ont été prouvés et pour lesquels il a malheureusement été incapable de réagir, ne les ayant pas lus ou n'ayant pas la faculté de lire en français.

Et quant à la situation sur le chemin LAB-HQT qui est également évoquée au paragraphe 132, on se rappellera qu'il n'y a pas de coordination sur cette ligne pour les raisons évoquées dans la preuve.

Concernant les mesures d'atténuation de risque, monsieur Sinclair donc NLH suggère de prévoir des mesures visant à atténuer le risque de préjudice qu'entraîne la coordination. Peut-être monsieur Sinclair a été affecté dans les lectures par les propositions de monsieur Roach, mais lorsqu'il a été contre-interrogé également sur le sujet - et je suis au paragraphe 134 - monsieur Sinclair a dû malheureusement devoir admettre, en contre-interrogatoire, qu'il ne s'est pas intéressé

aux effets de la coordination sur l'ensemble des interconnexions et sur l'ensemble de la clientèle.

Monsieur Sinclair a dit que, mis à part la plainte d'EBM, Robert Sinclair a admis qu'il a ignoré si la coordination avait donné lieu à des plaintes d'autres clients sur les autres interconnexions.

Alors, monsieur Sinclair, en collaboration avec monsieur Roach, ont tous les deux convenu de prévoir des mesures pour atténuer le risque découlant d'une coordination menée en deux mille neuf (2009) qui n'a causé aucun préjudice, sauf celui évoqué par EBM suivant l'ensemble de la preuve.

Alors, monsieur Sinclair a dû admettre, encore une fois, qu'il n'avait pas fait l'examen de la preuve. Et au paragraphe 136, que ses inquiétudes découlaient non pas du principe de la coordination, mais des problèmes particuliers vécus par EBM sur une interconnexion qui est celle de HQT-NE dont la Régie a disposée dans la décision D-2010-160.

Je vous sou mets que, dans les circonstances, des mesures d'atténuation d'un risque qui n'existe pas et que la Régie a réglé et

a géré dans la décision D-2010-160 découlent davantage d'une erreur, d'une hypothèse ou d'une mauvaise compréhension de monsieur Sinclair que d'une preuve ou d'une réalité.

10 h 55

Enfin le troisième thème c'est concernant l'allocation des ATC. Dans son rapport au paragraphe 139, je rappelle que monsieur Sinclair soumet que l'allocation devrait s'effectuer conformément à l'article 13.6 des Tarifs et conditions. Malheureusement monsieur Sinclair ne semble pas avoir pris connaissance de la décision D-2010-160 dans laquelle les trois régisseurs ont conclu que l'article 13.6, au moins deux des trois régisseurs ont conclu que l'article 13.6 ne s'applique pas dans une situation de coordination à moins d'une situation d'urgence entraînant une question de fiabilité.

Alors encore une fois je pense que malheureusement monsieur Sinclair, la minceur de ses lectures l'a amené à vous faire des recommandations qui sont contraires aux décisions de la Régie et que par conséquent la position de NLH qui n'est pas plus forte que celle que son expert ne peut pas survivre aux décisions que vous

avez rendues, la Régie. Alors encore une fois ce sont des hypothèses, ce sont des propositions qui vous le soumet sont dénuées de sérieux et de crédibilité à la face même du dossier.

Le dernier point de NLH ce sont les inscriptions QCRND, j'ai déjà dit que nous allons et nous sommes d'accord pour modifier l'équation d'ATC ferme pour y soustraire la référence indirecte parce que c'est dans l'ETC ferme. Donc de soustraire de la définition de l'ETC, ETC « Existing Transmission Commitment » la référence au QCRND ferme.

Et vous verrez au paragraphe 145 que quant à l'inscription QCRD, monsieur Sinclair est tout à fait d'accord. Alors il n'y a pas de différend, je vais le citer, je vais le citer quant à l'usage des inscriptions QCRD. Alors monsieur Sinclair dit ceci :

So, first, let me discuss that QCRD which is a legitimate use of firm capacity, QCRD according to Attachment C-1, represents transmission commitments on transmission paths for designated native load resources. So, if he doesn't need a native load

resource, the transmission capacity on that path is put aside for that resource. And this is a legitimate use of designated resources. They are allowed to have firm capacity on the paths.

And this QCRD is reflected in the firm commitments which is the existing transmission commitments. And as I said, this is consistent with Order 890. So, there is no problem with this designation.

Disons-le clairement parce que Maître Turmel voudra peut-être vous dire l'inverse, parce qu'il l'a déjà dit. QCRD, inscription QCRD, c'est correct, c'est cohérent et c'est tout à fait en phase avec les décisions de la FERC. Alors voilà la preuve de NLH.

Les inscriptions QCRD non ferme, là il y a un débat qui demeure. Au paragraphe 146, on indique que NLH, par son témoin Sinclair, s'est objectée à l'utilisation du service secondaire par le Producteur. Alors ça n'est pas une confusion entre ferme et non ferme, c'est une objection formelle de NLH à la possibilité d'une inscription QCRND non ferme. Alors qu'on ne devrait pas permettre cette

inscription, c'est-à-dire l'utilisation du service secondaire, on se rappelle que l'article 36.3, définition du service secondaire, on ne devrait pas permettre l'utilisation du service secondaire par, ou à l'initiative du Producteur, QCRND non ferme. Pourquoi? On va y arriver dans un instant. C'est une question, je vous soumetts, purement idéologique.

Retournons vers la preuve. Quel est véritablement cet usage du QCRND non ferme? Monsieur Clermont a été clair sur le sujet, paragraphe 147, il est acquis au débat que l'utilisation du service secondaire pour l'alimentation de la charge locale survient généralement en période de pointe, de façon temporaire et pour de courtes périodes. Réponse de cette citation, à côté du R :

L'utilisation typique de
l'alimentation de charge locale à
partir de ressources non désignée,
c'est pour des courtes périodes...
pour des courtes périodes et des
choses qui ne pouvaient pas être
planifiées à l'avance. Donc,
typiquement, là, et c'est l'usage

qu'on voit, là, on va voir ça beaucoup en période de pointe. Le Distributeur va ajouter à l'alimentation de sa charge locale à partir de ressources désignées. C'est l'usage typique et c'est donc pas dans l'horizon planifié. On est plus dans un horizon court terme de façon temporaire.

Au paragraphe 148, on dit ceci. De façon ou afin de satisfaire à son obligation de fournir l'électricité patrimoniale, le Producteur, on s'en rappelle, a l'obligation de fournir l'électricité patrimoniale, le Producteur doit pouvoir effectuer des achats, donc en mode import, limités aux fins de l'alimentation de la charge locale, donc en vertu de la Partie IV, de court terme.

Ceci est d'ailleurs envisagé par le décret patrimonial, qui reconnaît que le Producteur approvisionne les marchés québécois en électricité patrimoniale à partir de l'électricité notamment achetée par lui. Et parce qu'elle est achetée par lui elle n'est pas nécessairement produite à partir de ressources désignées, elle peut provenir d'autres juridictions.

Donc le décret prévoit exactement cette

situation. L'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale est assuré par la fourniture d'électricité produite ou achetée par le Fournisseur ou rappelée par ce dernier en vertu de contrats spéciaux, etc.

Et aux paragraphes 149 et 150, vous avez la réalité opérationnelle et c'est le témoignage qui a été fait par la suite et vous pourrez lire ça également dans les extraits qui sont cités par la suite au paragraphe 150 et suivants. Et là je vais le lire pour être bien sûr de ne pas mal cité le texte :

[...] d'un point de vue opérationnel, on est dans l'horizon opérationnel dans le contexte où le Producteur fait appel à des ressources non désignées de façon temporaire et pour de courtes durées pour fournir l'électricité patrimoniale, il ne serait pas efficace d'exiger que le Producteur en avise le Distributeur afin que ce dernier procède à une inscription Parce qu'on parle ici juste d'inscription là, on est toujours dans la Partie IV, on est toujours pour la charge locale et on est toujours dans

l'électricité patrimoniale. Ça c'est Partie IV,
cent pour cent (100 %).

Alors la question c'est pour des
considérations opérationnelles parce qu'on est dans
le court terme, on est dans les marchés pour
combler sur des périodes de pointe. Le
Distributeur, afin que ce soit le Distributeur qui
fasse l'inscription QCRND Producteur ou non ferme,
à ce moment-là d'un point de vue opérationnel c'est
une approche qui est proposée, qui est d'ailleurs
celle qui reflète la réalité du marché.

Alors au paragraphe 150 on dit bien que le
Transporteur soumet que dans un tel contexte
d'approvisionnement temporaire et de courte durée,
le Producteur doit pouvoir obtenir le service
secondaire pour alimenter la charge locale en
électricité patrimoniale à partir de ressources non
désignées, en effectuant lui-même l'inscription
QCRND non ferme, mais sans bénéficier de la
priorité de niveau trois qui n'est accordée qu'au
Distributeur.

Et vous avez au paragraphe 151 des extraits
du contre-interrogatoire de monsieur Clermont qui
explique cette réalité-là.

Au paragraphe 153, voici le principal motif

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT
- 106 - Me Éric Dunberry

d'objection idéologique de monsieur Sinclair.

Pourquoi s'oppose-t-on au QCRND Producteur?

Monsieur Sinclair le dit au paragraphe 153, la
partie soulignée. Laissez-moi lire la question pour
être sûr de bien vous remettre en contexte.

Question 74 :

The QCRND non-firm is to serve the
native load from a non-designated
resource, we agree?

Réponse :

Identified by the Producer.

Q.75 And we're saying here that, in
this line, that its non firm.

R. Yes.

Q. 77 Okay. Your point is that it is
because it is invoked by the Producer?

R. That's correct.

Q. 78 Now, it is to serve the native
load?

R. That's correct. It permits the
Producer to use up transmission that
could be used up by another supplier
that would have the opportunity to
also supply native load. It favours
the Producer as a supplier of economy

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 107 -

Me Éric Dunberry

energy for the native load.

Autrement dit, monsieur Sinclair dit ceci, si vous accordez la possibilité au Producteur de faire une inscription QCRND, le Producteur va déplacer un concurrent qui lui aussi pourrait approvisionner la charge locale. Sauf qu'au Québec personne d'autre n'approvisionne la charge locale que le Distributeur et le Producteur. Il n'y a pas de marché ouvert sur la charge locale au Québec, on n'est pas aux États-Unis.

11 h 05

On a une loi et il y a un monopole créé au niveau de la distribution et de l'alimentation de la charge locale.

Paragraphe 155 : Il n'y a pas de marché pour l'alimentation de la charge locale au Québec. Le Producteur a l'obligation de fournir l'électricité patrimoniale et pour les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale le Distributeur lui-même procède à des appels d'offres sous la supervision de la Régie. C'est la Loi sur Hydro-Québec, article 22. C'est la Loi sur la Régie de l'énergie, les articles 52.2, 74.1 et 74.2.

Alors l'idéologie à partir de laquelle NLH

et son expert s'opposent à ce que le Producteur puisse importer pour la charge locale en QCRND, Partie IV, c'est que ça serait anticoncurrentiel parce qu'il déplacerait des concurrents sur la charge locale. Or, il n'y a pas de marché concurrentiel sur la charge locale.

Encore une fois je vous sou mets et c'est toujours le risque de faire témoigner des experts qui n'ont pas reçu des informations sur le contexte québécois, de les faire témoigner sur le contexte québécois. Sauf si on leur donne ça comme hypothèse, comme monsieur Rose, à qui on a dit prenez pour acquis ces réalités-là, nous allons vous les prouver. Mais si ces réalités comme l'équivalence fonctionnelle est acquise, quelle est votre opinion? On ne lui a demandé d'opiner, on lui a donné ça comme un fait et nous TransÉnergie nous avons prouvé ces faits-là par un panel de quatre personnes.

Rapidement pour la méthodologie du RNCREQ, le RNCREQ, pardon, oui UC et RNCREQ dit essentiellement au paragraphe 157 que toute l'opération d'ajouter l'appendice C-1, c'est essentiellement futile. Vous avez ça au paragraphe 157.

Monsieur Raphals est sorti fort sur le sujet en disant toute l'opération sera à refaire, toute l'opération est inutile et futile parce qu'il présume que les normes de fiabilité ne sont pas reflétées dans l'appendice C-1 ou que les normes de fiabilité que vous allez adopter un jour vont être complètement différentes des normes actuelles de la NERC et il faudra refaire l'exercice deux fois.

Deux hypothèses, la première hypothèse est fausse parce que lorsque monsieur Raphals a dit cela il n'avait peut-être pas appris ou il s'est fait dire plus tard que nous sommes déjà en conformité avec les normes de la NERC, parce que lorsque l'appendice C-1 a été préparé, il a été préparé en conformité avec ces normes-là.

Et que par ailleurs de déclarer que toute l'opération des derniers mois, dernières années est futile au motif que peut-être la Régie va adopter des normes complètement différentes de celles qui sont présentement en vigueur. Je vous sou mets que ce n'est pas une hypothèse utile.

Et par ailleurs je vous dis aux paragraphes 162 et 163 que même dans l'hypothèse la plus défavorable que monsieur Raphals vous propose, c'est-à-dire qu'il faille revoir l'appendice C-1 en

raison de changements significatifs dans les normes de fiabilité qui seraient adoptées par la Régie. L'appendice C-1 a déjà des raisons d'exister, a déjà des bienfaits et déjà motivé par le désir d'une plus grande transparence, par le désir de fournir des informations additionnelles sur les variables, par le désir de se conformer aux réalités qui sont vécues dans le marché, notamment en matière de coordination d'ATC.

Et que la question des normes en soi dans le plus défavorable des cas n'est pas suffisante pour reporter aux calendes l'adoption d'un appendice C-1 qui fournit beaucoup d'informations que les intervenants eux-mêmes demandent depuis un certain temps si on entend leurs représentations et si on les lit dans les décisions qu'ils ont déjà, dans les représentations qu'ils ont faites dans le cadre d'autres instances.

Sur le cadre, dans le cadre de la coordination des ATC pour la position du RNCREQ, monsieur Raphals a dit que tout ça c'est un maquillage qu'on a mis quelques formules là pour cacher, ce sont des formules circulaires et que toute l'opération c'est pour dire essentiellement qu'on fait du copier-coller, on attend que les

Américains fixent un chiffre et on va aller le copier.

Et il est sorti également avec des termes assez durs à l'endroit de l'approche d'Hydro-Québec TransÉnergie en disant que tout ça ce ne sont que des équations circulaires. Je vous sou mets que la preuve est à l'effet que ce sont des équations qui sont valables, fondées, approuvées, validées et qui sont en deux temps. D'abord fondées sur un calcul de la TRM et ensuite une évaluation dans le cadre de l'ATC.

En ce qui a trait aux autres intervenants, S.É./AQLPA, compte tenu du temps qui avance et j'avais dit deux heures et j'ai déjà six minutes de retard, je vous laisse relire, non pas par manque d'intérêt ou par manque de pertinence, mais je vous laisserai lire notre réponse à l'ensemble des représentations du S.É./AQLPA, les paragraphes 171 et suivants.

Et je terminerai avec l'UMQ, en disant que l'UMQ est d'accord avec nous et nous les en remercions. Alors, Monsieur le Président, je vais, je vais me taire et j'invite tous et chacun à prendre la pause, j'ai parlé suffisamment longtemps pour que tous prennent une pause.

R-3669-2008
30 juin 2011

- 112 -

PLAIDOIRIE
HQT
Me Éric Dunberry

LE PRÉSIDENT :

Allons nous allons prendre la pause et reprendre à onze heures trente (11 h 30).

PAUSE

11 h 30

LE PRÉSIDENT :

Alors reprise de l'audience.

Me ÉRIC DUNBERRY :

Alors, Monsieur le Président, avant de passer au thème 10 si vous me le permettez, un point que j'ai traité très, très rapidement et où on m'invite à prendre un deux minutes additionnelles, c'est aux paragraphes 41 et 42 de l'argumentation écrite. Et je me permettrais d'ajouter ceci qui est véritablement la difficulté bien réelle et bien immédiate que le Transporteur vit, a vécu avec cette question-là.

On a parlé beaucoup du fait que cette coordination des ATC atteignait des objectifs de cohérence et de transparence et c'est tout à fait vrai. Il faut également comprendre que cette coordination a un objectif et des effets bien immédiats et bien réels pour éviter des situations, pour éviter des difficultés bien réelles et immédiates où on demande à un transporteur d'offrir

un service ferme long terme qu'il ne peut garantir.

Concrètement lorsque le Transporteur signe, que ce soit hier, aujourd'hui ou demain, une convention de service de transport ferme à long terme, il y a dans cette convention une représentation qui découle du texte des Tarifs et des conditions à l'effet que ce service ferme recevra une priorité, recevra un traitement ferme associé à des droits de passage, associé à des droits y compris des droits de renouvellement et des droits de préhension.

Et lorsque le Transporteur signe une convention de service de transport long terme et ferme fait cette représentation qu'il va être en mesure de garantir le service qui est offert. Alors on peut très bien imaginer la situation par exemple où reprenant l'interconnexion HQT-NE et c'est la situation qui est visée ici au paragraphe 43.

Vous avez présentement sur cette interconnexion douze cents mégawatts (1200 MW) de droits associés à Hydro-Québec Production, trois cents mégawatts (300 MW) pour EBM, ce qui fait quinze cents mégawatts (1500 MW). C'est une interconnexion dont la capacité maximale est de deux mille mégawatts (2000 MW).

Donc théoriquement en l'absence de coordination un client pourrait se présenter demain et demander disons un deux cents mégawatts (200 MW) et le Transporteur serait tenu après avoir évidemment suivi les séquences et les conditions prévues d'offrir et d'accepter de signer une convention long terme ferme pour un deux cents mégawatts (200 MW) additionnels. Donc à dix-sept cents mégawatts (1700 MW), en sachant très bien que du côté américain c'est limité à douze cents mégawatts (1200 MW).

Et si un autre client se présente pour un trois cents mégawatts (300 MW) additionnels, le Transporteur est également tenu suivant l'application des termes et conditions de l'offrir. Alors vous vous trouvez dans une situation où il y a un problème immédiat et bien réel où le Transporteur serait en vertu des Tarifs et conditions en l'absence de coordination tenu d'accepter de signer des conventions de service pour un cinq cents mégawatts (500 MW) additionnels en sachant très bien que le service qu'il offre et qu'il dit garantir pourrait être interrompu.

Que les autorités américaines pourraient l'interdire à un moment ou à un autre, que le

service offert pourrait être coupé, réduit, qu'il pourrait se dégrader et qu'il pourrait y avoir des plaintes contre lui si du côté américain par exemple il y avait des actions prises pour interdire ces transits.

Alors la difficulté bien réelle, immédiate c'est qu'en l'absence de coordination le Transporteur est tenu de faire des représentations, de signer des conventions et d'offrir un service qu'il ne peut garantir et pour lequel il est payé. Alors il reçoit en contrepartie d'une convention qu'il signe, un tarif. Ce tarif c'est pour un service garanti long terme ferme et il sait qu'il y a un risque que ce service ne pourra pas être offert sur une base ferme garantie à long terme.

Et cette situation-là c'est la situation qui a été vécue en Colombie-Britannique. Et cette difficulté-là elle est bien réelle. À moins qu'EBM ou NLH ou d'autres soient prêts à venir au micro et dire qu'ils renoncent d'avance à blâmer le Transporteur pour avoir été coupé, qu'ils renoncent d'avance à porter plainte pour avoir été l'objet d'une représentation à l'effet qu'ils auront un service ferme qui n'aura pas pu être offert.

À moins qu'ils renoncent à demander un

remboursement pour avoir payé pour un service qu'ils n'auront pas eu parce qu'ils auront été coupé et que le Transporteur sera blâmé d'avoir « overbooké », d'avoir vendu deux mille mégawatts (2000 MW) alors qu'il sait qu'il ne pourra en garantir que douze cents (1200). À moins que tous ses clients ne soient prêts à renoncer d'avance à cette difficulté bien réelle, à cette possibilité de plainte, à ce risque immédiat et réel que venait solutionner la coordination des ATC.

La coordination des ATC atteint à la fois des objectifs de principe, de pertinence et de cohérence et de transparence, mais également venait disposer d'une situation où le Transporteur était appelé à convenir par des contrats d'une situation qu'il sait ne pas pouvoir véritablement représenter en raison d'une situation américaine hors de son contrôle.

Et ça cette difficulté-là doit être prise en compte dans l'examen de la situation du geste posé en juillet deux mille neuf (2009), mais aussi de la considération tarifaire qui est beaucoup plus large qu'une simple question de principe. Alors voilà nous en sommes maintenant au Thème 10.

R-3669-2008
30 juin 2011

- 117 -

PLAIDOIRIE
HQT
Me Éric Dunberry

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Dunberry. Avant d'aller plus loin, une question d'intendance. La Régie a reçu une demande hier de maître Neuman pour le dépôt de certains fichiers travaillables. Est-ce que vous en avez pris connaissance? Est-ce que vous auriez un commentaire?

11 h 40

Me ÉRIC DUNBERRY :

Je laisserai ma collègue, qui en a reçu copie et qui a fait les vérifications.

Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

Alors, Monsieur le Président, bonjour. Bonjour, Madame, Monsieur les Régisseurs. Alors, je regarde, effectivement nous avons pris connaissance de la demande de maître Neuman. Nous n'avons pas de difficulté à numériser les autorités citées dans les compendiums qui ne sont pas déjà au dossier.

En ce qui concerne, à titre d'exemple, l'ordonnance 888 qui peut être très volumineuse, nous suggérons de transmettre un lien vers cette ordonnance sur le site de la FERC. Donc, dans la mesure du possible, ou bien des liens seront transmis ou bien des... nous ne numériserons que les documents qui sont absolument... qui requièrent

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 118 - Me Éric Dunberry

qu'on le fasse, sinon on fournira un lien.

Pour ce qui est de numériser l'index des différents compendiums, je demeure en questionnement sur cette utilité-là, mais à tout événement, ce n'est pas tellement de... ça ne pose pas de difficulté qu'on le fasse de notre côté. Alors, nous procéderons à transmettre ça là.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Donc, la Régie invite aussi les procureurs au besoin à se parler à l'heure du lunch pour convenir de ça.

Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

C'est ça.

Me ÉRIC DUNBERRY :

Alors, Monsieur le Président, Madame, Monsieur les Régisseurs Gervais et Viau, voici le Thème 10 qui est lié en partie au Thème 2 suivant la preuve de certains intervenants. On parle ici de l'article 2.2 et des priorités de renouvellement dont on a déjà parlé. Alors, le traitement sera assez rapide, Monsieur le Président. Je pense en disposer en moins de... en moins de dix (10) minutes, en moins de cinq minutes, et on passera tout de suite avec d'autres thèmes qui seront rapidement traités également.

Alors, simplement une mise en contexte. Ce thème présente, je pense, un différend, un seul. Alors, au paragraphe 1 de notre argumentation écrite, vous avez un sommaire des modifications qui sont proposées. Je ne référerai pas au compendium. Si vous l'avez, tant mieux, mais je n'ai pas l'intention d'y référer. Ça va?

Alors, au paragraphe 1 de ce Thème 10, encore une fois, vous avez la synthèse de ce qui est requis. En fait, on peut le faire rapidement. C'est de prolonger d'un an à cinq ans le terme d'une convention de transport qui donne ouverture à ses priorités et droit de renouvellement; de prolonger de soixante (60) jours à un an la durée du préavis d'exercice pour préserver, conserver et exercer ce droit de renouvellement; prévoir une période de mise en oeuvre transitoire.

Et vous vous rappellerez le schéma qui était joint à la présentation de monsieur Clermont. Alors, il y a une disposition d'application transitoire. Et également, confirmer que le droit de préemption, qui est couvert à l'article 2.2, est ouvert à tout client admissible, qu'il s'agisse d'un client existant ou d'un nouveau client. Et le différend est sur ce dernier point.

Alors, sauf erreur - et j'y reviendrai - il n'y a pas véritablement eu de débat concernant le délai de cinq ans, ni concernant le préavis d'un an, ni concernant la disposition transitoire de mise en oeuvre. Il y a eu un différend, principalement soulevé par EBM, concernant l'exercice du droit de préemption.

Je dis ceci également pour éviter des débats de sémantique. L'article 2.2 s'intitule « Priorité de renouvellement ». Dans l'article 2.2, il y a deux choses, il y a un droit de renouvellement et il y a un droit de préemption. Et il y a peut-être eu un débat à une occasion entre le mot « priorité » et « droit », mais la décision D-2010-160 a été rendue. Et la Régie a bien confirmé l'existence d'un droit au renouvellement, à condition - c'est un droit conditionnel et les conditions sont bien énoncées dans l'article - et il y a un droit de préemption, c'est-à-dire qu'on a appelé le droit d'égaliser une demande concurrente et il y a une disposition transitoire.

Les raisons... et vous avez, par ailleurs - et je n'y reviendrai pas - au titre 2, paragraphes 2 et suivants, ce que la Régie a dit concernant le droit de renouvellement qui, quant à nous, est une

question qui a été vidée. C'est une question pour laquelle la Régie a fourni l'interprétation appropriée, l'interprétation et l'application appropriées de l'article 2.2. Et ce dispositif-là, quant à nous, vide tout débat qui pourrait avoir eu lieu dans le cadre de la Phase 2. Cette décision d'il y a six mois devrait disposer de tout débat actuel.

Les raisons d'être de cette prolongation, les motifs sont repris au paragraphe 9a), b), c), d), e) que vous pourrez lire également, Monsieur le Président, qui sont assez pointus et clairs, mais le principal motif, sans être le seul, vous le retrouvez aux paragraphes 10 et 11 de notre argumentation. C'est l'importance d'un équilibre, d'un lien de proportionnalité raisonnable qui doit exister entre, d'une part, les droits et les obligations d'un client du service de transport ferme. Ce client-là qui souscrit à une convention de cinq ans a un droit de renouvellement et un droit de préemption, donc il a des droits, c'est un actif. Il a également des obligations, il doit donner des conditions, il doit s'engager, il doit évaluer des demandes concurrentes, et caetera.

Mais, de l'autre côté, le Transporteur

doit, lorsqu'il construit et planifie son réseau, présumer de l'exercice des droits de renouvellement. Alors, pour reprendre l'exemple d'EBM, lorsqu'il présume de l'exercice de ce droit au renouvellement pour un total de trois cents mégawatts (300 MW), dans la planification ou la construction d'un réseau tenant compte de l'ensemble des demandes, bien, le Transporteur a une obligation onéreuse de planifier, concevoir son réseau présumant de l'exercice de droits qui peut-être ne seront pas exercés et peut-être que ce trois cents mégawatts (300 MW) va disparaître parce qu'il n'aura pas été renouvelé.

Alors, d'un côté, vous avez une présomption qui oblige le Transporteur de garder un réseau costaud tenant compte de ces droits d'exercice, de préemption et ses droits... pardon, les droits de renouvellement. Et à l'inverse, vous avez un client qui doit envoyer un signal et informer de ses intentions.

Et le délai de soixante (60) et le terme d'un an, la FERC a jugé, au paragraphe 13, que c'était injuste et déraisonnable, qu'il y avait déséquilibre entre l'obligation de planifier et de construire un réseau et un très court délai où un

client pouvait, sur préavis de soixante (60) jours, libérer trois cents mégawatts (300 MW) d'une capacité présumément renouvelée qui ne le sera plus, et offrir au marché un trois cents mégawatts (300 MW) qui pourraient trouver ou non preneur dans un délai plus ou moins long.

Alors, ce déséquilibre-là est à l'origine de la prolongation des délais d'un an à cinq ans et de soixante (60) jours à un an. Voilà l'essentiel, je pense, du Thème 10. Enfin, je dis « l'essentiel », il y a autres choses là, je ne veux pas réduire ça à la simple existence d'un déséquilibre.

On parle également de conformité à des exigences, de charge locale et de clarifications relatives aux priorités de renouvellement, mais le tout est relativement bien décrit, je vous le soumets respectueusement. Alors, allons voir la position des intervenants rapidement pour en disposer.

Toujours sous réserve de nous faire dire que nous avons mal lu ou mal compris, je pense que SÉ/AQLPA sont en accord, au paragraphe 37, et vous verrez les témoignages aux onglets 19 et 21.

(11 h 47)

L'UC et le RNCREQ sont en accord avec la prolongation à cinq ans de la durée minimale de la convention. Mais leur témoin monsieur Raphals ne s'est pas prononcé sur le préavis de soixante (60) jours à un an au motif qu'il n'avait pas fait un tour, et je le cite, « un tour complet de la question ».

Alors, vous avez ici un accord partiel et un silence quant au préavis d'un an. Alors, je présume que l'UC et RNCREQ s'en remettent à la discrétion de la Régie à cet égard-là.

Quant à l'ACEF au paragraphe 39, l'ACEF semble reconnaître que les modifications proposées sont à l'avantage de la charge locale, au paragraphe 39, mais s'interroge sur l'impact de ce délai de cinq ou d'un an sur les réservations des clients du service point à point long terme.

Ses inquiétudes ou préoccupations ne sont ni précisées, ni appuyées d'une preuve, ni commentées par ailleurs. Alors, à la lecture du mémoire, nous ne sommes pas en mesure de répondre spécifiquement, sinon pour confirmer que ce régime cinq ans, un an paraît plus juste et plus raisonnable pour l'ensemble de la clientèle et à

l'avantage de l'ensemble des parties concernées pour les raisons qui sont évoquées dans le texte. Donc, je pense pas que les préoccupations non précisées de l'ACEF devraient influencer sur votre résultat, sur le résultat de vos délibérations.

Il nous reste EBM et NLH au paragraphe 41. Tant EBM que NLH ont tissé un lien entre le thème 10 et deux autres thèmes, soit les thèmes 2 et 3. Quant à EBM, ce lien était associé à la coordination des ATC. J'en ai traité et je n'en retraiterai pas dans le cadre du thème 10.

Pour NLH, le lien était davantage, je pense, sauf erreur, ou j'ai fait l'inverse EBM, NLH. Mais, l'un ou l'autre le liait à l'Appendice K et que le régime de planification était associé au régime du droit de renouvellement, et ce sujet a été traité par ma collègue, maître Hivon, dans le cadre de sa présentation et ce traitement est également inclus dans notre argumentation écrite.

Alors, si je reviens au paragraphe 42 quant à la position d'EBM et NLH à l'égard du thème 10 tel que nous l'avons conçu, c'est-à-dire changement de délai et de période. Je vous sou mets au paragraphe 42b) que, tant pour EBM que pour NLH, leur position écrite, leur preuve testimoniale,

sous réserve de les entendre, ne contient aucune objection.

Quant à, et je suis à 42b)i), quant à la prorogation à cinq ans du délai minimal pour jouir de la priorité de renouvellement établie à l'article 2.2 des Tarifs et conditions, je ne vois aucune objection à notre proposition d'assujettir le maintien d'une priorité de renouvellement à l'envoi d'un préavis d'exercice d'une durée minimale d'un an. Je ne vois aucune objection avec la règle de droit transitoire ou d'application transitoire qui est mise en oeuvre et décrite à l'article 2.2 en relation avec l'article 44, et qui se retrouve d'ailleurs dans un tableau schématique ou illustratif que vous verrez également avec la présentation Power Point du Transporteur.

Et dans le cas de NLH, je souligne bien dans le cas de NLH, je ne vois aucune objection à confirmer que le droit de préemption à l'égard d'une demande concurrente est un droit qui peut être exercé par tout client admissible, qu'il s'agisse d'un client existant ou d'un prochain client, d'un client nouveau.

Il ne nous reste donc qu'un seul différend au paragraphe 43, un différend unique et propre à

NLH, c'est son objection à permettre que des clients nouveaux, que des nouveaux clients admissibles présentent des demandes concurrentes au sens de l'article 2.2.

Et encore une fois sur cette question-là, EBM s'en est remis entièrement à son témoin expert Craig Roach qui, lors de sa présentation et du contre-interrogatoire, s'est opposé à ce que le droit de préemption, le droit de concurrencer en présentant une demande concurrente puisse être exercé par un client admissible qui ne serait pas déjà un membre de la famille, qui ne serait pas déjà un client existant.

Et monsieur Roach a évidemment été contre-interrogé sur le sujet au paragraphe 45. Et il semble que de deux choses, en fait deux choses sont principalement ressorties au paragraphe a). C'est que d'abord monsieur Roach a contesté la position du Transporteur sans en avoir pris complètement connaissance. Et vous verrez au contre-interrogatoire l'identification des documents qu'il n'aurait pas consultés.

Deuxièmement, il a essentiellement fondé cette contestation sur le fait que le mot « new » existe à l'article 2.2 du pro forma de la FERC. Et

il s'est dit si le mot « new » existe à l'article 2.2 du pro forma de la FERC, il doit y avoir un sens et ce sens doit être respecté. Et je lui ai demandé quel est le sens, quelle est la raison. J'ai utilisé l'expression « policy decision » derrière, et monsieur Roach a été incapable de nous référer à quelque passage de la FERC qui expliquerait pourquoi, quelle est la logique, quelle est la raison pour laquelle la demande concurrente ne pourrait être présentée par un nouveau client admissible. Il a simplement dit « Ce mot est là, il doit avoir un sens. Je ne peux l'identifier à la lecture, mais je présume que ce sens est de ne pas exposer cette clientèle qui jouit de droit de renouvellement à « a challenge », une demande concurrente. »

Et au paragraphe 46, je pense qu'il est ressorti assez clairement que ce que monsieur Roach recherche, et je le cite. C'est par le maintien d'une forme à perpétuité d'un droit au service de transport à l'abri de toute concurrence. Une position qui, je vous le soumets, serait probablement très avantageuse à sa cliente EBM qui, elle, fait partie de la famille.

Alors, l'extrait de monsieur Roach je l'ai

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 129 -

Me Éric Dunberry

identifié et voici qu'est-ce qu'il nous dit :

What FERC is trying to do is to
say :...

C'est sa lecture de l'affaire, de la décision 890 :

What FERC is trying to do is to say :
Once you become a firm transmission
customer, you have an ongoing right to
that firm service. And so this is just
one more variation on that theme
they're saying : You have the right
and we're not going to let other
existing transmission customers come
and challenge you. Now we'll let this
right of first refusal for new
eligible customers, but we won't allow
it otherwise.

Autrement dit, ce qu'il nous dit c'est qu'EBM ou
des clients dans la situation d'EBM ne devraient
pas subir la concurrence d'un client admissible
nouveau. Ils ne devraient pas être obligés de
« matcher », d'offrir une convention comparable,
équivalente à une demande concurrente. Ils doivent
jouir à perpétuité, à perpétuité, de droits acquis
à renouveler en toutes circonstances sans jamais
être « challengés » par un nouveau client.

Je vous soumets qu'il n'y a aucune raison pour limiter la concurrence sur l'application de l'article 2.2. Je vous soumets, pour des raisons qui sont largement présentées dans mes représentations antérieures, que la position de monsieur Roach est une position qui n'a pour objectif que de promouvoir les intérêts commerciaux immédiats de sa cliente. C'est un mandataire. Il présente une position, il est payé pour le faire. Voici la position qu'il a présentée. Mais je vous soumets qu'au plan tarifaire, et c'est l'exercice que vous êtes appelé à rendre, il n'y a aucune raison. Il n'en a trouvé aucune, sauf la présence du mot « new ».

Et enfin, au paragraphe 48, il semble que monsieur Roach ait encore mal lu nos tarifs parce que je pense qu'il était sous l'impression que nous voulions enlever le mot « new ». Or, le mot « new » n'a jamais été dans nos tarifs.

Au paragraphe 48, quant à la charge du témoin Roach pour le retrait allégué du mot « new », l'expert n'aura sans doute pas noté que ce mot ne se trouve pas dans la version actuelle des Tarifs et conditions.

Alors, ce n'est pas que le Transporteur

saisit la phase 2 pour tenter de faire disparaître ou apparaître une situation qui est différente. Le mot « new » n'existait pas hier et nous proposons de ne pas l'introduire aujourd'hui de façon à ce que, dans le cadre de l'article 2.2, tout client admissible, et ça c'est un terme défini, tout client admissible puisse concurrencer par le dépôt d'une demande concurrente le droit de renouvellement qui est conféré, et que cette concurrence est saine, justifiée pour les raisons évoquées par le Transporteur et par la FERC.

Et aux paragraphes 49 et suivants, je termine. Et je vous invite à le lire, je pense l'avoir dit. Alors, Monsieur le Président, je termine le thème 10. Plus long que prévu, mais avant la pause du lunch. Nous avons toujours l'objectif de terminer, Monsieur le Président, à trois heures (15 h) plus ou moins quinze (15) minutes. Nous serons disciplinés, mais nous ne sommes pas trop en retard sur notre horaire.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons prendre la pause lunch jusqu'à treize heures (13 h).

Me ÉRIC DUNBERRY :

Merci.

R-3669-2008
30 juin 2011

- 132 -

PLAIDOIRIE
HQT
Me Éric Dunberry

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

(13 h 05)

REPRISE DE L'AUDIENCE

LE PRÉSIDENT :

Alors reprise de l'audience. Maître Dunberry.

Me ÉRIC DUNBERRY :

Alors, Monsieur le Président, Madame, Messieurs les
Régisseurs.

Deux petites choses. La première c'est que nous allons aborder le thème 13. La seconde c'est ne bougez pas, nous rappelons simplement que ce thème traite du service secondaire. Nous avons service secondaire, donc article 36.6 QC-RND ferme et non ferme. Nous avons amplement abordé ce sujet lors de nos discussions concernant le thème 2. Il y a des éléments additionnels. Des intervenants ont présenté des positions, nous y avons répondu.

Alors, je vous invite tout simplement, encore une fois compte tenu du temps dont nous nous prévalons pour la présentation de l'ensemble des thèmes, je vous inviterai simplement à lire cette argumentation écrite. Et si la Régie devait avoir des questions, au moment de la réplique nous pourrions toujours y répondre.

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 133 - Me Éric Dunberry

Alors, Monsieur le Président, quant au thème 13 il est en preuve, il est au dossier et je n'en dirai pas plus quant au service secondaire thème 13. J'invite ma collègue maître Hivon à passer au thème suivant. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

PLAIDOIRIE PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

Bonjour. Alors, la commande est assez chargée. Nous avons dix (10) thèmes à couvrir. Nous irons rapidement, pour certains très rapidement et pour d'autres nous prendrons le temps de nous y attarder un petit peu. Je pense que le dépôt des argumentations écrites détaillées avec référence à la preuve, nous vous invitons évidemment à les lire et je ne dirai pas tout ce que nous avons écrit, mais nos plaidoiries sont réellement le contenu de l'argumentation écrite.

Je vous inviterais à prendre peut-être l'énoncé thème 1 « réciprocité ». Je l'aborderai très rapidement. Ce thème n'est pas contesté dans l'amendement qui est suggéré à l'article 6 des Tarifs.

Alors, j'aurai de très brefs commentaires quant à la définition qu'on a faite de ce thème-là

qui est la modification au thème 6 à l'article 6 des Tarifs et conditions. Elle vise à étendre la condition de réciprocité aux clients du service de transport qui appartiennent à un organisme de transport régional, à un exploitant de réseau autonome ou à un autre organisme de transport autorisé par la FERC à exploiter des installations de transport.

Nous souhaitons tenir compte de l'évolution de ces groupements et la création de ces nouvelles entités dont pourraient être membres les clients du Transporteur.

Alors, comme je le mentionne à l'argumentation écrite, la position, les intervenants, selon notre lecture de la preuve, aucun n'a fait de commentaire ou ne s'est opposé à l'amendement à l'article 6 tel que proposé. Alors, pour nous, nous considérons qu'ils s'en remettent à votre discrétion. Alors, ça couvre le thème 1.

Je vous invite maintenant à prendre l'argumentation et le compendium pour le thème 9 qui occupera le prochain quarante (40) minutes peut-être, une demi-heure, quarante (40) minutes.

Alors, le thème 9 porte sur le service ferme conditionnel et la répartition des

ressources, et je suis au paragraphe 1 de l'argumentation écrite. Les modifications proposées aux différents articles qui y sont énumérés visent à offrir aux clients le service ferme à long terme de point à point, un service ferme conditionnel; prévoir les priorité, modalités et conditions du service; offrir des options de réduction automatique de service aux clients du service en réseau intégré et au Distributeur; encadrer la possibilité d'offrir dans les cas qui le permettent une nouvelle répartition des ressources.

Les motifs au soutien de ces modifications, et ils sont énumérés et résumés au paragraphe 2. Donc, favoriser l'utilisation optimale du réseau en instaurant le service ferme conditionnel; assurer la fiabilité du réseau en prévoyant des conditions qui s'appliquent tant au service ferme conditionnel qu'à la nouvelle répartition des ressources et qui tiennent compte des restrictions d'ordre technique, géographique et commercial propres au réseau du Transporteur; et refléter par ailleurs les modifications faites au pro forma de la FERC.

Aux paragraphes 3 et suivants, nous discutons des conditions et modalités d'application du service ferme conditionnel. L'ajout de ces

modifications ou en tout cas le service ferme conditionnel n'est pas en soi contesté dans la présente cause. Le texte est détaillé quant aux conditions et modalités d'application aux paragraphes 3 et suivants de l'argumentation. Nous vous y référons. Nous ne mentionnerons que les éléments, les faits saillants suivants pour expliquer peut-être ce que c'est.

C'est un service qui s'offre au service de transport ferme long terme point à point qui pourra être réduit par le Transporteur pendant un nombre prédéterminé d'heures par année ou dans certaines conditions qui seront identifiées dans la convention de service au départ. Il ne s'agit pas d'un troisième type de service de transport, c'est une modalité au service existant ferme à long terme de point à point. Et les priorités qui y sont associées sont les priorités du service de transport ferme, sauf durant les périodes de restriction qui ont été prédéterminées dans la convention de service.

13 h 10

Et je suis au paragraphe 6. Ce service est davantage utilisé de manière transitoire dans l'attente de la construction d'ajouts, mais il

pourrait également être utilisé d'une manière indéterminée, auquel cas il sera sujet à une réévaluation biennale. Et vous avez les explications aux paragraphes 6 et 7.

Au paragraphe 8, on dit lorsque le client refuse de procéder aux ajouts requis pour une période... donc le service sera offert pour une période indéterminée qui ne dépassera pas celle indiquée à la demande de service de transport. On veut simplement indiquer que, advenant le cas où la demande d'origine était, par exemple, pour une durée de dix (10) ans, évidemment, il y aura une réévaluation biennale, mais sur une période de dix (10) ans là. Quand on parle de « période indéterminée », il faut quand même se référer à la demande du client à l'origine.

L'offre - et je suis au paragraphe 9 - l'offre de service ferme conditionnelle permet d'accepter maintenant des demandes de service de transport qui, en vertu des Tarifs actuels, seraient refusées en raison de brève indisponibilité du service et elle permet donc, de cette façon, d'optimiser l'utilisation du réseau et une tarification plus avantageuse.

En ce qui concerne les conditions

d'application, soulignons au paragraphe 15 - et je vous réfère évidemment à la lecture des autres paragraphes là, mais le paragraphe 15, le client devra faire une demande écrite pour que le Transporteur procède à l'étude d'impact des options relatives au service ferme conditionnel. Et je vous réfère, à ce sujet, au paragraphe 978 de l'ordonnance 890 de la FERC qui mentionne clairement que l'étude d'impact sera faite à la demande du client.

Les mots « demande écrite », nous avons rajouté « écrite » pour s'assurer que cette intention était claire pour tous étant donné les coûts et les ressources qui doivent être mises à la disposition de l'étude d'impact qui, on voulait s'en assurer, faisait suite à une demande explicite de la part du client de procéder à ces études.

Et, évidemment, cette étude d'impact, les coûts de l'étude, lorsqu'elle est plus détaillée, ça a un impact sur les coûts qui sont à la charge du client. Alors, le client fera une demande, nous vous soumettons, explicite, écrite, et en assumera les coûts, tel que prévu aux modifications suggérées. Et ça, c'est aux paragraphes 16, de l'argumentation écrite, et 17.

La demande de considérer... de faire l'étude du service ferme conditionnel sera, comme on le mentionne au paragraphe 17, confirmée par écrit le plus tôt possible, typiquement avant la convention d'étude d'impact, mais pourrait également être confirmée dans la demande de service de transport d'origine.

Aux paragraphes 19 et suivants, nous vous expliquons la modification qui est l'ajout de la définition « Conditions de réseau » et nous vous référons à cette modification suggérée. Nous avons fait une adaptation pour ne pas référer à la notion de « flowgate » qui n'existe pas au Québec, par rapport au texte prévu dans le pro forma.

En ce qui concerne la priorité de service ferme conditionnel - et je suis aux paragraphes 22 et suivants - comme je le mentionnais tout à l'heure, le service ferme conditionnel est subordonné aux autres services de transport ferme, et si une réduction dans les réseaux est nécessaire pour une exploitation fiable, le client du service ferme conditionnel disposera de la même priorité de réduction que le service secondaire pour l'alimentation de la charge locale. Et nous sommes dans l'éventualité où les limitations s'appliquent.

Lorsque les limitations ne s'appliquent pas, elles bénéficient de la même priorité que le service ferme point à point long terme.

Aux paragraphes 24 et 25, nous expliquons les modifications équivalentes faites dans la Partie III et la Partie IV des Tarifs pour le service en réseau et le service pour la charge locale. Et nous arrivons aux paragraphes 26 et suivants pour discuter des modifications quant à la nouvelle répartition de la production.

La nouvelle répartition de la production ne pose pas non plus de problème, de ce que nous avons pu constater. L'ajout dans le libellé de l'article 15.4 des conditions d'ouverture de la nouvelle répartition a solutionné certaines difficultés que certains intervenants pouvaient avoir. Et nous vous référons aux paragraphes 26 et suivants qui expliquent les modifications suggérées.

J'attire votre attention plus particulièrement au paragraphe 29 où on mentionne que la nouvelle répartition pourra s'appliquer lorsqu'un client refuse de procéder à des ajouts qui seraient, par ailleurs, requis, pour une période de temps indéterminée.

Le client, au paragraphe 30, pourra mettre

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 141 - Me M.-Christine Hivon

fin au service si la réévaluation biennale, dans ce cas-ci, qui serait applicable a entraîné des changements dans la nouvelle répartition.

Au paragraphe 31, nous vous mentionnons que la nouvelle répartition permet d'accepter des demandes de service de transport ferme de point à point à long terme, alors même que le Transporteur a déterminé que des ajouts sont requis, dans l'attente de la construction des ajouts, ou comme une alternative aux ajouts, si cela permet de fournir la totalité du service de transport demandé.

Au paragraphe 32, comme le service ferme conditionnel, l'option de nouvelle répartition des ressources permet donc de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau du Transporteur.

13 h 16

Comme conditions d'application, au paragraphe 33, nous réitérons la demande écrite du client au Transporteur, la répartition est assujettie à une réévaluation biennale étant donné qu'il est risqué de tenter de déterminer trop à l'avance quelles seront les restrictions ou les

conditions au réseau. Alors le Transporteur peut réévaluer à tous les deux ans.

Au paragraphe 35 on confirme que les conditions d'ouverture à la nouvelle répartition de ressources qui sont énumérées à 15.4 bien que le regroupement de ces conditions aux Tarifs soit nouveau, la procédure suivie par le Transporteur pour évaluer l'opportunité d'effectuer une nouvelle répartition demeure inchangée c'est déjà la façon dont il voit les choses selon les tarifs actuels.

En vertu de 15.4 donc la nouvelle répartition sera envisagée à certaines conditions qui sont énumérées au paragraphe 36 et qui n'ont pas suscité de difficultés de la part des intervenants. Et au paragraphe 37, première condition de disponibilité, on explique que les ressources dans la zone de réglage du Transporteur ne peuvent être utiles à des fins de répartition que dans la mesure où elles seront disponibles à cette fin.

Et au paragraphe 38, que les ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale ne seraient pas disponibles pour une répartition visant à satisfaire une demande de service de transport ferme à long terme. En ce qui concerne la

condition du consentement du propriétaire de la ressource, le Transporteur a ajouté une condition pour confirmer qu'il n'entendait pas s'immiscer dans les relations entre ses clients potentiels et les propriétaires de centrales qui pourraient servir à une nouvelle répartition.

Et c'est pour cette raison qu'il appartient aux clients de conclure les ententes requises avec les propriétaires de la ressource en cause. Et vous avez cette explication au paragraphe 39 et au paragraphe 40. Dans les Tarifs et conditions actuels, le Producteur est assimilé à un tiers et son consentement est requis pour l'utilisation de centrales, au même titre que celui d'un autre propriétaire de centrale.

Et nous vous référons à cet égard-là plus particulièrement à l'appendice C actuel des Tarifs et conditions qui prévoit déjà le cas de l'utilisation des interconnexions qui peuvent être isolées, les groupes turbines-alternateurs qui peuvent être isolés des réseaux voisins, il y a déjà une disposition spécifique en ce sens dans les Tarifs et conditions actuels.

Aux paragraphes 41 et 42 nous discutons du moment où le consentement pourrait être obtenu

typiquement par un client et évidemment dès que l'information sera disponible, le client... le Transporteur en avisera le client. Dépendamment j'imagine de la complexité de l'étude et de l'identification des centrales qui pourrait être utilisée pour les fins de répartition et il appartiendra à ce moment-là aux clients de faire diligence pour obtenir ou faire les démarches s'ils souhaitent que l'étude soit poursuivie dans ce sens.

Paragraphe 43 à 45, nous discutons de la faisabilité technique de la répartition, ça ne pose pas non plus de problème et ça va de soi évidemment. Paragraphes 48 et 49, nous parlons de la condition relative à la fourniture de la totalité du service demandé. Au paragraphe 50, nous discutons de la condition de paiement des coûts qui demeure inchangée, c'était déjà le cas pour le client qui souhaitait bénéficier d'une répartition de ressources.

J'en arrive maintenant, Monsieur le Président, à la position des intervenants. Évidemment si vous avez des questions, n'hésitez pas, là j'avance rapidement, mais je pense que c'est assez bien détaillé. En débutant par l'ACEF

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 145 - Me M.-Christine Hivon

et je traiterai des points saillants de la position des intervenants seulement.

L'ACEF a soulevé certaines questions relativement aux modifications proposées, les principales sont abordées aux paragraphes 53 à 63 et nous vous y référons. J'aimerais simplement discuter aujourd'hui avec vous de la question de... du retrait de la condition, des mots « de façon plus économique » à l'article 27 et je vous réfère au paragraphe 61 de l'argumentation.

L'ACEF soumet que la Régie devrait ordonner que les mots « de façon plus économique » soit préservés aux articles 13.5 et 27 des Tarifs et conditions, au motif que « l'aspect minimisation des coûts doit être prise en compte afin qu'HQT soit tenue de proposer les solutions au moindre coût aux clients du service de transport ».

Alors juste pour qu'on se comprenne ou qu'on suive peut-être de façon plus évidente, je vous inviterais peut-être à prendre l'article 27, on va y référer tout à l'heure, la fiche technique qui se trouve à l'onglet 8 du compendium portant sur le thème 9 où vous pouvez voir la rature du mot « de façon plus économique ».

Alors nous sommes dans l'article traitant

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 146 - Me M.-Christine Hivon

de la rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition, la phrase pertinente :

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence les contraintes de capacité qui peuvent

et nous avons ajouté sujet aux conditions prévues à 15.4

être solutionnées à l'origine de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, le client du service de transport qui confirme sa demande etc. Alors la demande, le terme « de façon plus économique » a été enlevé.

Dans les tarifs actuels le critère économique est une condition qui limite le Transporteur, qu'il n'est pas tenu de procéder à une nouvelle répartition si celle-ci était plus onéreuse que les ajouts.

(13 h 24)

À l'inverse, si celle-ci était plus économique que les ajouts, il aurait

vraisemblablement l'obligation d'offrir la nouvelle répartition et de ne pas construire les ajouts.

J'aimerais ajouter ici une référence qui n'apparaît pas qui est un paragraphe de l'Ordonnance 890 de la FERC au paragraphe 926. Vous pouvez peut-être annoter. Au paragraphe 926 de l'Ordonnance 890, la FERC confirme que le fait d'enlever les termes de façon plus économique ajoute de la flexibilité du côté du Transporteur qui pourrait présenter des options et discuter avec son client, et ne serait pas tenu ou limité dès le moment où la répartition était plus économique à choisir cette option-là plutôt qu'une autre.

Par ailleurs, au paragraphe 63, donc la limite va dans les deux sens. Alors, le fait de l'enlever n'enlève pas le caractère, n'enlève pas le fait que la question de prix demeurera pertinente et que le client en tiendra compte dans sa décision de requérir ou non la nouvelle répartition ou assumer les coûts des ajouts.

Nous arrivons maintenant à l'intervenant EBM et son expert monsieur Marshall qui suggère une modification à l'article 15.4 tel qu'il est contenu dans la proposition de modification pour prévoir,

et c'est dans le texte d'origine des articles 13.5 et 27, et on va les voir. Donc, pour prévoir que la répartition des ressources devrait viser des ressources situées sur le réseau du Transporteur plutôt que dans sa zone de réglage.

Le Transporteur s'oppose à la proposition de cet intervenant et réitère qu'il évaluera la possibilité d'effectuer une nouvelle répartition des ressources situées dans sa zone de réglage, qu'il s'agisse des centrales du Producteur ou des centrales appartenant à d'autres propriétaires à la condition que le client obtienne, comme on l'a vu tout à l'heure, le consentement du propriétaire ou des propriétaires concernés.

Aux paragraphes 66 et suivants, nous discutons du fait qu'il est important de tenir compte de la réalité du Transporteur avant de proposer des changements et le danger de remettre en cause les textes actuels des Tarifs et conditions qui ont une raison d'être et des effets possibles.

Dans le cas qui nous occupe, la question des ressources situées dans la zone de réglage, je vous inviterais à vous rendre à l'onglet 7 du compendium qui contient les fiches des articles

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 149 - Me M.-Christine Hivon

13.5 et 27. Alors, 27 qui est situé à l'onglet 8 on vient de le voir. Pour que nous constatons ensemble que la répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est un libellé qui est inchangé, qui est déjà dans les Tarifs actuels. Et à l'article 13.5, si vous avez le texte devant vous, nous sommes dans le troisième tiers du paragraphe, la phrase qui commence par « Dans la mesure où le Transporteur », et c'est un texte en noir parce qu'il est inchangé :

Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

C'est le même texte qu'on vient de voir à l'article 27 qui mentionne également et qui fait référence aux ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Comme je le mentionnais tout à l'heure, les Tarifs actuels reconnaissent également que le

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 150 - Me M.-Christine Hivon

Transporteur ne peut pas agir à l'égard des centrales du Producteur comme si elles étaient à sa disposition. Et en vertu de l'Appendice C, le client qui souhaite utiliser une interconnexion ou des groupes turbine-alternateur appartenant au Producteur doivent être isolés sur le réseau voisin, doit conclure une entente préalable avec le Producteur. Et c'est déjà à l'Appendice C des Tarifs actuels qui est contenu et reproduit à l'onglet 4 du compendium. Et je vous y réfère. Ça doit être à la fin. À la deuxième, donc onglet 4, quatrième page on a le début de l'Appendice C actuel. Attendez-moi. Oui. Alors, à la deuxième page de l'Appendice C, il y a un paragraphe qui commence par le numéro 3, le paragraphe suivant :

Les valeurs de capacité de transport évaluées tiennent compte essentiellement des contraintes dues aux équipements de transport.

Et là, la phrase qui commence :

Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin, la capacité TTC et ATC peut être supérieure à la capacité de production

locale transférable sur le réseau
voisin. Une entente préalable avec le
Producteur, exploitant des groupes
turbine-alternateurs, est requise pour
chaque demande de réservation d'un
service de transport par ces
interconnexions, et ce, à sa
discrétion.

Alors, c'est pour illustrer que dans le régime
actuel il est déjà, dans les faits, question
d'obtenir le consentement aux Tarifs et conditions,
le consentement du Producteur lorsqu'on souhaite
utiliser ses centrales, en particulier qui sont
principalement le long de la frontière ontarienne.

13 h 29

Au paragraphe 68, on l'a vu à l'audience
lors du contre-interrogatoire de monsieur Marshall,
c'est d'ailleurs suite à une demande de
renseignements de la Régie de tenir compte de la
définition du terme « Transporteur » dans la
première cause tarifaire comme excluant le
Producteur, que le libellé des articles 13.5 et 27
des Tarifs et conditions a été modifié pour ensuite
être adopté par la Régie et inclus aux Tarifs et
conditions actuels, et viser les ressources situées

dans la zone de réglage du Transporteur plutôt que les ressources du Transporteur.

Au paragraphe 69, j'aimerais ouvrir une parenthèse en ce qui concerne le témoignage de monsieur Marshall sur toute cette question. Il est apparu lors de son contre-interrogatoire qu'il n'avait pas pris connaissance des Tarifs et conditions actuels en ce qui concerne l'existence de cette expression-là, à tout le moins aux articles 13.5 et 27. Avant de soumettre son rapport, avant de témoigner en chef... en fait il a témoigné à l'effet qu'il en avait pris connaissance avant de témoigner en chef, mais il n'en a pas tenu compte lors de sa présentation en chef, au moment de faire son rapport amendé non plus. Et il n'était pas informé que les Tarifs prévoyaient la nouvelle répartition à partir des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Au paragraphe 70, monsieur Marshall a fondé sa proposition de modifier l'article 15.4 des Tarifs et conditions sur deux motifs. Le premier : Que le Transporteur ne devrait pas être mis dans la position d'un intermédiaire de marché entre clients et producteurs et les Tarifs et conditions devraient prévoir que la nouvelle répartition doit

être effectuée à partir de ces ressources et; que les Tarifs et conditions ne devraient pas distinguer entre les diverses divisions d'Hydro-Québec, entité verticalement intégrée comme le sont les transporteurs assujettis à la juridiction de la FERC. Cette deuxième question a déjà été traitée dans le cadre du thème 4 par mon collègue. Alors, nous référons à la notion de « HQ Corporation » et à ce que monsieur Marshall en a dit et notre réponse dans le thème 4.

En ce qui concerne la première justification, monsieur Marshall a reconnu à l'audience qu'elle était solutionnée par l'ajout de la condition expresse à l'article 15.4 amendé, à l'effet que ce soit le client du service de transport qui doive obtenir le consentement du propriétaire de la ressource et non le Transporteur. Et, là, je vous inviterais à prendre l'onglet 31 du compendium à la page... ça débute à la page 45, mais on fera certains sauts. Je suis en fait dans le bas de la page 44 qui débute par « First, Mr. Marshall ». Alors, je lui pose une question :

... is it to your knowledge that in
the current TransÉnergie OATT, the

notion, the expression, the words
« resources in the transmission
provider's control area » with regard
to redispach is already in
TransÉnergie's tariff?

R. Yes, that's come to my attention
after I wrote this and going back
through the tariff. And my
understanding, of course, in even in
our discussions yesterday under the
issue of functional separation, you
know, here in Québec that those
wording changes were put into the
tariff 10 years ago in the original
tariff decision and likely at the
request of Hydro-Québec TransÉnergie
and at the interest of the functional
separation in Québec but there is a
bit of an issue with it.

Even in Section 13.5 where those
words occur, it raises the issue that
I've raised here related to 15.4.

For instance, Brookfield have
resources inside the control area.
And to the best of my knowledge,

Brookfield do not have a contract with Hydro-Québec-T authorizing them to redispatch their resources for commercial reasons. They have an obligation to follow redispatch instructions for reliability reasons but for commercial reasons, which 13.5 is, is the obligation of providing service and rather than build new resources, you could redispatch to provide service and that was the original intent of FERC in the Orders.

15.4 builds on that requirement to provide for a conditional firm transmission service, which is an additional classification of firm service.

And so if we look at the pro forma wording, in the pro forma, in 13.5, it says Transmission providers resources.

Now, it has been changed in Québec to be resources in the control area and so the issue that I'm concerned about is that it places HQT

in a market position that already exists in Québec today which I think is... whether it was intentional or not, it just goes to show that when you start to change the words of FERC in the pro forma tariff, there are possible unintended consequences. And when you look at the FERC wording, the pro forma tariff you have to understand has 30 years of jurisprudence behind it in development of transmission tariffs through the natural gas industry, through the Federal Power Act and FERC Orders all the way up through the 1990s and up to today.

So, when you look at changing a word in that tariff, you have to look at it very seriously and as Dr. Roach said the other day, taking the word « new » out of clause 2.2, has serious ramifications and FERC wants that word in there for a very clear reason.

Et, là, il continue :

And so the consequences of making

changes have to be looked at very seriously.

Now, having said all of that, I mean, I recognize it's the jurisdiction of the Régie to decide on this and how you are going to implement your functional separation is up to you to make the decision.

My concern is in making wording changes in the tariff to implement the functional separation, you should be concerned about what some of those wording changes may do in terms of unintentional consequences of what your actions are. That is my concern and that is essentially my evidence related to 15.4.

Et, là, je lui pose la question suivante, et je vous suggère de sauter un bout du contre-interrogatoire et de vous rendre à la page 68, question 62 dans le bas de la page, nous revenons avec la même question :

Q. Okay. And that this notion is not new in this present case.

R. No.

Q. So, what you are asking the Régie is to remove everywhere else this notion of the transmission provider's resources in the transmission provider's control area, is that what you're asking the Régie to do?

R. No, what I... in my original testimony and evidence that was submitted, I point out the changes to 15.4 which I think get to the heart of the issue that the Régie even asked for back in 2000.

When you get to resources in the control area, exactly what resources are we talking about when you're going to redispatch those resources? And it places HQT in a market-based position in some way. That was my concern. Whereas that's counter to FERC's principles and FERC's view of transmission provider resources.

So, the question the Régie asked that you put in front of me earlier, the wording should it be changed to the producer's resources? I would

think that's reasonable that the intent of FERC would be that it's the resources of Hydro-Québec Corporation that you're going to have the ability to redispatch unless you go out into the marketplace and enter into contracts with Brookfield or others, that's the issue.

13 h 56

Alors, c'est véritablement ça sa préoccupation. Je vous invite à vous rendre à la page 74 pour la dernière séquence où on réfère monsieur Marshall à la version amendée en juin deux mille dix (2010) de l'article 15.4. Question 71 :

Q. Mr. Marshall, at Section 15.4, we have a first paragraph...

Et, là, je l'oriente dans le paragraphe. Au bas de la page 75, je lui demande :

Q. Have you seen that modification prior to preparing your amended report, Mr. Marshall?

Et je réfère juste un peu plus haut, excusez-moi, le deuxième petit « ii » :

« (ii) the customer has obtained the consent of the owner of the resource

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 160 - Me M.-Christine Hivon

involved. ».

Ça, c'est la condition qu'on vient de voir
d'obtenir le consentement du propriétaire. Et il
dit :

R. I prepared my report based on the
original tariff. Some of these
changes were added after the original
filing, is that correct? And I may
not have finalized or seen the
absolute final position, but I'm
pleased to see that word in there but
the issue is you get... I agree with
it that it should be with the approval
of the customer owning the resources.

The next question that's not here
is what type of compensation goes to
that customer and in order to do that
compensation, there needs to be an
agreement between the customer and the
transmission provider. And so when
you go down to Section 27, it's not
just the new customer taking service
that has to compensate the
transmission provider. Some of that
compensation money needs to flow back

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 161 - Me M.-Christine Hivon

through to the owner of the resources.

And there's no mention of that in the
Tariff.

Alors, je lui demande :

Q. So, when you amended your report
in September 2010, this was filed in
June of 2010, you did not modify this
section of your report?

R. No, I looked at this and I saw
that it still required a written
application, which was one of the
issues that I had, okay, and that it
still has redispach of all resources
in the area. I agree that it puts
some conditions on it so it definitely
improves the original application.
But there still are, I think, some
concerns with it that I simply want
the Régie to be aware of.

Et, là, je lui pose encore la question :

Q. And with respect to the commercial
role that you mention as a concern
between TransÉnergie and the owner of
the resource, do we agree that based
on the fact that it is to the customer

to obtain the consent of the owner of the resource, TransÉnergie does not play that commercial role that you mention in your report?

R. Want to rephrase that, please?

Q. You mentioned in your report and earlier in your testimony that one of your concerns with the modification of 15.4 is that it puts TransÉnergie to play a commercial role because it may involve resources owned by third parties. Here, with the addition of this clear condition that it is to the customer to negotiate or to obtain the consent of the owner of the resource, do we agree that TransÉnergie is not in this commercial role that you mentioned?

R. You got me, I agree. I didn't see that, I thought it was TransÉnergie.

So, that double (ii) meets my concern, okay, and I think that works.

Alors, c'était un long passage, mais je voulais prendre le temps de le lire avec vous pour que nous puissions ensemble conclure qu'il n'y a plus, selon

le témoignage de monsieur Marshall, de préoccupations quant au rôle commercial qu'il voyait TransÉnergie jouer à l'article 15.4, que la notion de ressource située dans la zone de réglage du Transporteur n'est plus une préoccupation et que même, sa préoccupation en ce qui concerne la séparation fonctionnelle et le fait que ça devrait être HQ Corporation, je pense que c'est en partie couvert également par ce témoignage.

Je passe maintenant au GRAME. Nous vous référons à notre argumentation écrite. Tout est là. Et nous pourrions expliquer et compléter au besoin en réplique si cela devait s'avérer nécessaire. Alors, pour ce qui est des positions des autres intervenants. NLH avait formulé certaines demandes de renseignements, mais rien dans sa preuve, selon notre lecture, ne conteste les modifications suggérées.

Le RNCREQ ne se prononce pas sur les modifications suggérées. Pour ce qui est des intervenants SÉ/AQLPA et UMQ, nous vous référons à l'argumentation écrite. En ce qui concerne la question du rôle commercial, l'UMQ qui avait à l'origine des difficultés avec la proposition suite aux amendements s'est dite, sur cette question-là,

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 164 - Me M.-Christine Hivon

satisfaite de la condition ajoutée.

Alors, cela terminerait ma revue assez rapide du thème 9. Je vous inviterais maintenant à passer au thème 11.

13 h 43

Alors, il s'agit d'un thème qui regroupe diverses modifications à plusieurs dispositions. Tout d'abord - et je suis au paragraphe 1 - les articles modifiés permettent, selon le Transporteur, permettent aux clients du service de transport de point à point de préconfirmer les demandes de service, précisent également l'ordre de priorité des services de transport, notamment à l'égard des demandes de services de transport préconfirmées, donc ça va ensemble.

Prévoir le droit de reporter le début du service de transport de point à point, que ce droit est conditionnel à la disponibilité du service et préciser un délai de paiement des frais requis à cette fin. Et obliger le Transporteur à aviser la Régie lorsqu'il ne respecte pas les délais de réalisation d'un certain pourcentage de ses études d'impacts.

Les motivations, les motifs au soutien de ces modifications sont au paragraphe 2, de façon

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 165 - Me M.-Christine Hivon

résumée. Favoriser l'utilisation optimale du réseau du Transporteur; prévoir un incitatif additionnel à la réalisation des études d'impact dans les délais; et également refléter les modifications apportées par la FERC à son tarif pro forma en y faisant les adaptations nécessaires.

En ce qui concerne la préconfirmation des demandes, qui est le premier groupe de modifications, le Transporteur propose de modifier ses Tarifs pour permettre à un client de préconfirmer une demande de service de transport ferme à court terme de point à point ou une demande de service de transport non ferme. Cette proposition comme telle ne fait pas l'objet de contestation, selon notre lecture de la preuve.

Simplement à titre descriptif, la demande de préconfirmer est une demande par laquelle le client s'engage à l'avance à signer une convention de service de transport dès que le Transporteur l'avisera qu'il peut fournir le service demandé.

En contrepartie, le client qui soumet une demande préconfirmée jouit d'une priorité sur les demandes soumises antérieurement qui ne sont pas préconfirmées et qui sont d'une durée égale ou inférieure.

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 166 - Me M.-Christine Hivon

La possibilité de préconfirmer une demande de service favorise les clients qui ont l'intention ferme de donner suite à leur demande de service de transport à court terme et elle décourage le dépôt de demandes multiples de services à court terme par un client qui n'aurait pas une réelle intention d'y donner suite et elle permet donc une commercialisation optimale du service de transport point à point.

En ce qui concerne l'ordre de priorité des services de transport, les demandes préconfirmées pour un service de transport ferme court terme, la priorité s'établira selon la date et l'heure des demandes. C'est au paragraphe 8.

Au paragraphe 9, nous confirmons que cet ordre de priorité est le même que pour le service de transport non ferme de point à point, conformément aux règles NAESB.

Le Transporteur propose de maintenir la priorité du service de transport pour l'alimentation de la charge locale du Distributeur à partir de ressource désignée qui bénéficie actuellement d'une priorité égale au service de transport ferme à long terme de point à point et ce, de quelque durée que soit la désignation de la

ressource. Ce texte-là de l'article 13.2 demeure inchangé.

Le Transporteur propose aussi de remplacer le titre des articles 13.2 et 14.2 qui s'intitule « Priorité de réservation » pour « Priorité de service », étant donné que l'alimentation de la charge locale en provenance d'une ressource désignée ne demande pas une réservation. C'est bien une inscription, le cas échéant, mais ça ne requiert pas de réservation. Alors, le terme « priorité de service » est plus approprié.

En ce qui concerne la référence au prix - je suis au paragraphe 15 - comme critère attributif de priorité, c'était dans la proposition originale. Ça a été enlevé, la référence au prix, dans les amendements, suite aux commentaires des intervenants, pour donner suite et confirmer qu'au Québec, les prix de service de transport sont uniformes pour tous les clients du service de transport de point à point et que la priorité en fonction du prix ne s'applique pas.

En ce qui concerne la prolongation pour le commencement du service - je suis au paragraphe 17 - les Tarifs actuels permettent au client de demander jusqu'à cinq reports successifs d'une

année le début du service de transport, s'il paye les frais prévus aux Tarifs. Ces frais correspondent au prix d'un mois de service pour chaque année ou fraction d'année de report.

On propose de modifier la disposition afin de prévoir un délai de quinze (15) jours pour le paiement des frais et prévoir que le début du service est sujet à la disponibilité.

Au paragraphe 20, en ce qui concerne cette deuxième modification, elle permet de régler la difficulté susceptible de survenir dans le cas où, suite au report du début du service, le service de transport réservé ne peut être effectué en raison d'une réservation prioritaire d'un autre client. Donc, nous pouvons prévoir certaines disponibilités qui peuvent être offertes, mais si on reporte trop souvent, il peut y avoir d'autres demandes qui étaient déjà prévues et qui sont prioritaires qui entrent en vigueur et la prolongation pour le commencement du service pourrait en être affecté, et c'est ce qui est mentionné au paragraphe 20.

En ce qui concerne les délais de réalisation d'étude d'impact, nous en parlons aux paragraphes 21 et suivants. La FERC impose maintenant le paiement de pénalités aux

transporteurs qui accusent des retards qu'on pourrait appeler systématiques dans la réalisation des études, sans motif valable.

L'expérience chez le Transporteur démontre qu'il n'accuse pas de tels retards systématiques dans la réalisation des études pour les entités autres que ses entités affiliées.

13 h 50

Et qu'au paragraphe 23, les délais de réalisation des études d'impact présentement prévus aux Tarifs et conditions actuels demeurent inchangés et c'est le paragraphe, l'article 19.3 qui prévoit un délai de cent vingt (120) jours pour la réalisation des études d'impact sauf dans le cas d'un étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé aux clients. Ce texte-là demeure inchangé dans la proposition de modification.

Cet article prévoit donc une flexibilité quant au délai d'études d'impacts pour tenir compte des difficultés qui peuvent survenir durant les études, tant de la part du Transporteur que du côté du client. La preuve à l'audience est à l'effet que le Transporteur respecte ses engagements envers ses clients à cet égard et étant donné cette situation,

le Transporteur estime qu'il n'est pas nécessaire de prévoir le paiement de pénalités.

On propose néanmoins que dans le cadre des études d'impacts le Transporteur ait l'obligation d'informer la Régie chaque fois que plus vingt pour cent (20 %) de ces études réalisées pour des entités autres que les affiliés durant deux trimestres civils consécutifs n'ont pas été terminées avant la fin du délai convenu ou bien le délai de cent vingt (120) jours ou bien le délai convenu avec le client tel que le prévoit l'article 19.3. Et cette information pourrait permettre à la Régie d'évaluer, le cas échéant, de façon plus globale la performance du Transporteur à cet égard et de réagir si le besoin s'en faisait sentir.

La position des intervenants. Nous traitons ici de la position de deux intervenants, EBM d'abord qui suggérerait dans le cadre d'une réponse à une demande de renseignements l'ajout de pénalités et une modification à la proposition de l'article 19.9. Je suis au paragraphe 30 de l'énoncé.

EBM demande de prévoir le paiement de pénalités par le Transporteur advenant qu'il accuse des retards systématiques, propose qu'en cas de non respect, le client pourrait loger une plainte

auprès du Transporteur et ultimement auprès de la Régie. Par contre, nous vous soumettons que ces modifications suggérées ou ces concepts proposés soit le paiement d'une pénalité accompagnée ou suivie d'un processus de plainte lorsqu'on tente de savoir comment ça pourrait s'intégrer au texte actuel des Tarifs et conditions posent des problèmes, des difficultés d'application comme on a pu le voir lors du contre-interrogatoire du représentant d'EBM, notamment pour déterminer ne serait-ce que le point de départ du délai ou le moment où le Transporteur deviendrait en défaut de quelque chose. Parce que selon le texte actuel et selon le pro forma de la FERC les retards et les pénalités possibles s'évaluent de façon globale sur une performance du Transporteur en question, un pourcentage des études pendant une certaine période.

Si on doit regarder un processus de plainte à partir de quel moment un client dans un cas en particulier pourrait se plaindre d'une situation alors que la pénalité semblait davantage prévue pour une performance globale qui était évaluée dans un autre cadre, alors ces modifications-là suggérées posent des difficultés d'application qui

ne sont pas résolues, il n'y a rien de proposé à cet égard-là dans la preuve. Et la preuve est close sur ces sujets.

Et je vous réfère au paragraphe 32, au contre-interrogatoire du représentant d'EBM, nous y mentionnons pages 107 à 111, je vous suggère de lire lorsque et si vous désirez le faire de débiter vos lectures à la page 99 jusqu'à 111.

Alors le Transporteur est en désaccord avec la proposition qui est faite par EBM. Les pénalités ne sont pas destinées, et je suis au paragraphe 33, à s'appliquer en cas d'un retard dans la réalisation d'une étude d'impact pour un client en particulier. Et la procédure de plainte des clients du service de transport serait donc inapplicable si on regarde une performance globale ou un certain pourcentage d'études d'impacts et c'est ce qui est expliqué au paragraphe 34.

EBM suggère également l'ajout au texte suggéré des Tarifs et conditions pour les délais pour réaliser les études. Donc au paragraphe 19.9, EBM suggérerait de référer aux cent vingt (120) jours de retard pour l'application d'une pénalité et je vous réfère à l'onglet 12 du compendium sur le thème 11. C'était en réponse à la demande de

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 173 - Me M.-Christine Hivon

renseignements de la Régie, la réponse 1.2, donc je suis à l'onglet 12, réponse 1.2, la question était :

Veuillez indiquer si, de l'avis d'EBMI, d'autres moyens incitatifs pourraient être envisagés afin d'amener le Transporteur à respecter les délais de réalisation des études d'impact.

Et la réponse :

Outre la question des pénalités, nous sommes d'avis que les différents délais proposés à l'article 19.9 devraient être intégrés à cette disposition afin que la notion de « diligence » soit circonscrite.

Et nous verrons ce que 19.9 prévoit.

Il y aurait alors lieu, par exemple, de référer aux délais spécifiés des articles 19.3 et 19.4 dans le texte de l'article 19.9, soit

et il y a un libellé de proposé :

« En vertu des articles 19.3 et 19.4, le Transporteur est tenu d'agir avec diligence pour terminer dans le délai

de cent-vingt (120) jours l'étude
d'impact sur le réseau et les études
d'avant-projet ». Le reste du texte
demeurant inchangé.

Alors si nous allons à la fiche de l'article 19.9
tel que proposé qui se trouve à l'onglet 5.
(13 h 55)

À l'avant-dernière page, la première
phrase :

En vertu des articles 19.3 et 19.4, le
Transporteur est tenu d'agir avec
diligence pour terminer dans le délai
convenu l'étude d'impact sur le réseau
et les études d'avant-projet.

Or, nous avons vu tout à l'heure en lisant
l'article 19.3, l'extrait qui est cité dans
l'argumentation écrite qu'il y a l'aspect du cent
vingt (120) jours, à moins qu'il y ait eu un autre
délai de convenu avec le client. La proposition
d'EBM n'en fait pas mention. Lors du contre-
interrogatoire il a été mentionné qu'il faudrait
modifier l'article 19.3 possiblement pour enlever
toute possibilité d'entente avec le client et de
s'entendre sur un délai différent qui tiendrait
compte de l'accord de tous des difficultés

particulières possiblement de l'étude en question.

Alors, de deux choses l'une. Ou bien la proposition d'EBM rend toute entente avec le client sur un délai différent, rend le Transporteur passible d'une plainte et de pénalités parce que, bien qu'il se serait entendu avec son client, si ça dépasse cent vingt (120) jours il serait en défaut. Ou bien on modifie des textes qui, nous vous soumettons, n'ont pas à l'être dans le contexte ou dans la mesure où ça fait, tout le monde s'entend sur un délai différent qui est justifié. Le Transporteur ne devrait pas sentir qu'il pourrait être l'objet d'une plainte dès que ça dépasse cent vingt (120) jours. Et nous nous opposons donc à cette proposition.

En ce qui concerne l'ACEF maintenant, et c'est le dernier aspect de ce thème. L'ACEF a soulevé certaines questions et je la lis au paragraphe 40. Selon cet intervenant, il n'est pas clair si, nous sommes dans la question des demandes préconfirmées, si quelques demandes de service converties de court terme à long terme ne pourraient pas bloquer une demande de service à long terme plus importante faute de capacité disponible sur le réseau.

Nous vous soumettons que le choix qui a été fait à l'article 13.2 pour déterminer la priorité de service fait prévaloir la durée du service de transport par rapport au volume en mégawatts demandé, et que cette façon de prioriser les demandes est conforme aux règles NAESB. La suggestion ou le questionnement de l'ACEF réfère ou équivaldrait à faire prévaloir le volume, donc le nombre de mégawatts sur la durée, ce qui serait contraire à la pratique et les règles de priorité NAESB. Alors, on vous soumet que nous ne pourrions retenir cette proposition.

Alors, à moins de questions, ceci terminerait la présentation sur le thème 11. Encore une fois s'il y a des aspects dont je n'ai pas traité verbalement, mais qui s'avèraient nécessaires, en réplique nous pourrions les traiter.

Je vous invitais maintenant à prendre le thème 6 « Cession et revente de capacité ». Alors, le thème 6 porte sur les modifications pour notamment le déplafonnement du prix maximum pour la revente des services de transport pendant une période expérimentale. Et je suis au paragraphe 1. Ça prévoit également la signature dans ce cadre-là d'une nouvelle convention de service entre le

cessionnaire, donc celui qui rachète la capacité et le Transporteur. Ça prévoit également que le revendeur demeure responsable de l'exécution des obligations en vertu de la convention de service, sauf s'il devait s'entendre avec le Transporteur sur d'autres conditions qui viendraient modifier la convention de service d'origine.

Les reventes et cessions de capacité peuvent être effectuées par l'entremise du site OASIS ou affichées sur ce site au plus tard à la date du dépôt du service faisant l'objet de la nouvelle cession. Et les revendeurs peuvent, s'ils le souhaitent, utiliser le site OASIS pour afficher et mettre en vente la capacité disponible pour la revente. Et nous joignons également à l'Appendice A-1 une formule de convention de service pour la revente, cession ou transfert de service de transport point à point.

Les raisons sous-jacentes à ces modifications : favoriser le développement d'un marché secondaire pour la capacité de transport comme solution de rechange possible et valable au marché primaire, étant donné les modifications suggérées au paragraphe 2.2 qui, désormais pour bénéficiaire d'un droit de renouvellement, requiert

d'un client qu'il s'engage pour une durée minimum de cinq ans; mitiger les risques des acheteurs de transport et faciliter la revente au prix du marché si leurs besoins venaient à changer; optimiser les capacités de transport disponibles aux clients en leur permettant de racheter la capacité disponible au prix du marché plutôt qu'en demandant un nouveau service de transport; stimuler l'utilisation du réseau pour ceux qui y accordent la plus grande valeur; et refléter également les modifications apportées par la FERC.

Tout d'abord, réitérons que la cession et la revente de capacité c'est déjà une modalité du service point à point qui est offert par les Tarifs et conditions actuels. Cette modalité vise, ce que vise la proposition c'est d'enlever le prix plafond pour une période expérimentale pour la revente pour tenter de stimuler ce marché secondaire qui n'est pas très populaire en ce moment.

Actuellement, le plafond, et c'est au paragraphe 4, le plafond pour la revente représente, est représenté par le plus élevé de trois montants, soit le prix initial payé par le revendeur, le tarif maximum du Transporteur en vigueur au moment de la cession ou le coût

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 179 - Me M.-Christine Hivon

d'opportunité du revendeur plafonné au coût
d'expansion du Transporteur.

14 h 04

Au Québec comme aux États-Unis, ces règles
n'ont pas permises ou n'avaient pas permises le
développement d'une alternative compétitive au
service primaire. Et le Transporteur constate
également qu'au Québec, le marché secondaire... et
l'adoption de cette mesure pourrait en stimuler le
développement.

Je saute au paragraphe 10. La suppression
du prix plafond s'appliquerait évidemment à tous
les clients du service de transport point à point.
La stimulation du marché de revente de capacité se
justifie également à la lumière, comme je vous le
mentionnais tout à l'heure, de l'obligation d'un
client qui s'engage pour une durée d'au moins cinq
ans pour pouvoir bénéficier de droit de
renouvellement et, tel qu'il a été traité dans le
Thème 2, sur les priorités de renouvellement, le
Thème 10, pardon, modifications suggérées à
l'article 2.2.

L'existence d'un marché secondaire actif et
l'augmentation des opportunités de revente de
capacités inutilisées si les besoins viennent à

changer, peut effectivement mitiger les risques d'un engagement pour un terme de cinq ans et plus.

Il pourrait y avoir, en effet, des clients qui hésitent, des nouveaux clients qui hésitent à s'engager à long terme, de crainte de voir leurs besoins changer. Ça pourrait être également le cas d'un engagement qui exige des ajouts au réseau pour obtenir un service de transport. Donc, dans la mesure où le client peut plus facilement revendre sa capacité parce qu'il y a un marché secondaire qui aura été développé et stimulé, il profitera de cette modalité de son service de transport pour accepter de s'engager, chose qu'il n'aurait pas accepter de faire autrement.

Alors, dans cette mesure-là, un engagement d'un nouveau client serait à l'avantage de tous et dans l'intérêt de toute la clientèle, y compris la charge locale. Il s'agirait ici non seulement d'un avantage pour un cessionnaire qui veut bénéficier d'un rachat d'une capacité qui existe, mais d'un revendeur, d'un futur revendeur qui accepterait de s'engager dans l'aventure, sachant que la revente pourra être plus facile et possible si ses besoins venaient à changer.

En ce qui concerne l'inquiétude

relativement aux réservations opportunistes, nous vous soumettons que, selon les informations que nous voyons, que nous constatons également, ces craintes sont non fondées actuellement. Le plafond... il demeure des mesures qui font en sorte que les prix de revente auront une limite.

Au paragraphe 15, je vous donne, par exemple, le prix pour souscrire à un service de transport qui ne serait qu'opportuniste, les prix sont... les coûts, on parle de coûts élevés.

Au paragraphe 16, la possibilité pour un client d'obtenir un service de transport sur le marché primaire, suite au paiement des ajouts, demeure une limite à toute possibilité d'abus dans les réservations de capacité.

Au paragraphe 17, le Transporteur ne retire pas de bénéfice direct de la revente de capacité. Il s'agit plutôt d'une mesure de flexibilité offerte à ses clients qui est au bénéfice de sa clientèle, de la clientèle qui voudra l'utiliser, le cas échéant. Il n'y a évidemment aucune obligation faite à ces clients de l'utiliser.

Également, l'expérience américaine, nous avons eu le bénéfice de lire l'ordonnance de la FERC 739 à l'automne, au début de l'automne, qui

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 182 - Me M.-Christine Hivon

confirme qu'au terme d'une période de deux ans, non seulement cette mesure a permis de développer un marché secondaire, en passant de deux cents à trente-deux mille (200-32 000) transactions, mais également à l'étude des prix de cession et des parties concernées.

La FERC conclut également, au terme de cette période d'essais, qu'il n'y a pas eu d'abus dans... de la part des affiliés des transporteurs dans la cession de capacité, la revente de cette capacité.

Le Transporteur suggère de mettre de l'avant cette mesure pour tenter de développer le marché et suggère également une période d'essai, donc la Régie sera à même d'évaluer, au terme de cette période d'essai, si... quel est l'état de la situation et si cette modalité vaut la peine d'être maintenue. Alors, nous ne suggérons pas de l'adopter telle quelle de manière permanente, mais plutôt de faire le même exercice pour voir si ici, comme chez nos voisins du Sud, ça représente un intérêt pour notre clientèle.

Pour les modalités d'application, et je suis aux paragraphes 25 et suivants...

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 183 - Me M.-Christine Hivon

14 h 09

Paragraphe 26, le cession requerra dorénavant la signature d'une convention de service entre le cessionnaire et le Transporteur.

Paragraphe 27, le revendeur demeure responsable du paiement du service de transport au Transporteur. Toutefois, le Transporteur créditera le revendeur le paiement reçu par le cessionnaire.

Et en ce qui concerne OASIS, c'est au paragraphe 28, que nous vous expliquons les ventes et cessions de capacité doivent être faites par l'entremise du site OASIS ou être affichées au plus tard à la date du début du service de la nouvelle cession. Les revendeurs pourront, s'ils le souhaitent, comme je le mentionnais, utiliser OASIS pour afficher la capacité à revendre.

Et il n'y a pas évidemment d'obligation de mettre la capacité en vente sur OASIS, mais il y aura une obligation d'afficher au plus tard au moment où la cession deviendra applicable selon ce qui est mentionné avec les modalités précisées au paragraphe 28.

En ce qui concerne la position des intervenants. S.É./AQLPA recommande d'accepter la modification. L'ACEF suggère que la cession emporte

libération du revendeur. Nous avons contre-interrogé monsieur Dagenais sur cette question et vous avez aux paragraphes 32 à 37 les explications fournies. Le fait de ne pas libérer le revendeur tel que le reconnaissait monsieur Dagenais permet d'offrir une garantie additionnelle au Transporteur, d'avoir deux débiteurs plutôt qu'un.

C'est au bénéfice de tous étant donné que le Transporteur ne veut pas remplacer un bon payeur par un moins bon. Il n'a pas à prendre ce risque et dans la mesure où tous s'entendent sur les modalités nous ne considérons pas que cette modification devrait être apportée.

Au paragraphe 35, l'ACEF suggère également à la Régie de surveiller les transactions de revente et d'implanter un mécanisme de contrôle afin d'empêcher les réservations opportunistes et prévoit ou suggère l'envoi de rapport trimestriel à la Régie.

Étant donné la période d'essai additionnel que propose le Transporteur nous croyons qu'étant donné qu'il n'y a actuellement aucun client qui utilise ce service, ce marché secondaire, nous croyons que cette mesure de vérification et de contrôle est suffisante dans les circonstances et

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 185 - Me M.-Christine Hivon

que la Régie pourra faire le point aux termes de cette période d'essai.

En ce qui concerne EBM, vous avez sa position et notre réponse au paragraphe 38 et suivants. Il y avait je vous soumetts des questionnements dans le mémoire d'EBM. Ce n'est que suite à des questions du procureur de la Régie qu'EBM a confirmé qu'il suggérerait de ne pas retenir la position du Transporteur étant donné qu'il n'y avait pas ici de marché suffisamment concurrentiel pour le marché secondaire.

Nous vous soumettons de façon très sommaire et aussi détaillée à notre argumentation que l'idée, le but c'est d'offrir plus de flexibilité à notre clientèle, de voir si ce marché-là peut être développé pour tous les bénéfices que nos clients peuvent en retirer et si ce n'est pas le cas, la période, la période d'essai nous démontrera que ça n'a pas suscité d'intérêt et s'il y avait des inquiétudes quant à, les exercices opportunistes de ce service la Régie sera en même de le constater, le cas échéant, pour rendre ou non permanente cette modification-là. Alors on vous suggère que cette crainte-là est limitée par la période d'essai additionnelle.

Il en va de même pour les commentaires de monsieur Raphals qui sont repris au paragraphe 50 et suivants de notre argumentation écrite. Je suggère et je vois l'heure avancer de vous référer à ce qui est détaillé dans l'argumentation écrite pour nos commentaires quant à cette question et la position détaillée des intervenants.

Alors je serais maintenant prête à passer à un thème suivant, le thème numéro 5. Vous n'avez pas besoin de prendre le compendium. Il s'agit du crédits pour client du service en réseau intégré. Alors ça sera presque qu'aussi rapide que le thème 1 sur la réciprocité.

Il s'agit d'une modification à l'article 30.9 contenue à la Partie III des Tarifs et conditions. Il vise les crédits ou rémunérations du client en réseau intégré qui ajoute des installations intégrées au réseau du Transporteur. Il vise à s'assurer que la Partie III continue d'évoluer malgré le fait qu'il n'y a pas de client actif actuellement de ce service. Mais puisqu'il est dans les Tarifs et conditions du Transporteur et que la Partie III existe, nous maintenons notre intérêt à voir si les modifications apportées sont appropriées, si un tel client se présentait un

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 187 - Me M.-Christine Hivon

jour.

Alors au paragraphe 3 et suivants, on a l'essentiel de la modification proposée, les tarifs actuels prévoient que le client en réseau intégré qui ajoute des installations au réseau de transport du Transporteur après la date du début du service a droit à une rémunération pour ces ajouts, s'ils satisfont à deux conditions : (1) que les installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du Transporteur et (2), que les installations ont été planifiées en commun et installées en collaboration avec le Transporteur.

14 h 15

Dans son Ordonnance 890, FERC suggère d'éliminer la deuxième condition car elle est jugée de nature à inciter les Transporteurs à refuser la planification conjointe d'ajouts afin d'éviter d'accorder des crédits aux clients propriétaires d'installations de transport. Elle maintient par contre la première condition et précise que, et je suis au paragraphe 5, les installations dont le client est propriétaire sont considérées comme étant intégrées.

Alors, il y a une présomption. Si elles

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 188 - Me M.-Christine Hivon

sont intégrées au réseau du Transporteur, si elles procurent des avantages additionnels à ce réseau en terme de capacité et de fiabilité et elles peuvent être utilisées par les Transporteurs dans l'exploitation de son réseau.

Et la FERC ajoute que les installations du client seront présumées intégrées à l'exploitation du Transporteur s'il s'agit du type d'installations qui seraient incluses dans les revenus requis annuels du Transporteur si elles lui appartenaient.

Nous vous soumettons que la modification proposée est appropriée et qu'elle sera utile dans l'éventualité d'une clientèle en vertu de la partie 3.

Le seul intervenant s'étant prononcé sur la chose est SÉ-AQLPA qui recommande à la Régie d'accepter la modification, les autres, selon ce que nous avons pu constater, n'avaient pas de commentaire particulier sur ce thème, alors, ça conclurait également ma présentation.

Je vous suggère de prendre le thème 14, pas longtemps, sur la normalisation des règles et pratiques d'affaires, affichage sur site OASIS et site Web. Vous pouvez prendre, Monsieur le Président et Madame et Monsieur le Régisseur, vous

pouvez prendre 14, 15, 16, ça va vous éviter peut-être de vous faire un tour de rein.

Alors, le thème 14, il s'agit d'une modification à l'article 4 des Tarifs et conditions afin de préciser que le Transporteur fournira sur son site OASIS et son site web les hyperliens vers toutes les règles, normes et pratiques qui sont liées aux termes et conditions du service de transport mais qui ne figurent pas aux Tarifs et conditions et à un énoncé du processus utilisé pour ajouter, supprimer ou modifier les règles, normes et pratiques qui ne figurent pas aux Tarifs et conditions.

Les motifs sont de faciliter l'accès aux informations et à une information uniforme pour toute la clientèle sans alourdir inutilement le texte des Tarifs, améliorer la transparence par l'affichage sur OASIS d'informations additionnelles. Également, permettre une flexibilité de la part du Transporteur de s'adapter aux modifications et conditions changeantes des pratiques d'affaires, donc, en incluant uniquement un lien. Dans la mesure où la pratique ou la norme change, nous n'avons pas à amender les Tarifs et refléter à cet égard également les modifications

apportées par FERC à son tarif pro forma.

Aux paragraphes 3 et 4, simplement pour distinguer ce qui peut être fait par hyperlien ou qui devrait être fait par hyperlien, la FERC a distingué les règles, normes et pratiques qui doivent être reflétées dans les textes des Tarifs de celles qui peuvent être simplement affichées sur le site OASIS.

Et au paragraphe 4, les telles normes, règles et pratiques qui affectent de façon significative la fourniture du service de transport se retrouvent dans le texte des Tarifs. D'autres règles qui n'affectent pas de façon significative la fourniture du service mais qui sont néanmoins pertinentes pourraient être affichées sur le site OASIS des Transporteurs à l'aide d'hyperliens. Nous proposons d'ajouter ces informations sur le site web et le site OASIS.

Au paragraphe 7, la proposition de modification du Transporteur incorpore dans le texte des Tarifs et conditions l'ensemble de règles, normes et pratiques qui affectent de façon significative la fourniture du service de transport et quant aux autres, nous proposons d'afficher des hyperliens.

Au paragraphe 12, nous suggérons également de retenir la modification et d'afficher un hyperlien vers un énoncé du processus qui sera utilisé pour ajouter, supprimer ou modifier les règles, normes et pratiques qui ne figureraient pas aux tarifs et conditions.

L'intervenant SÉ-AQLPA, ces intervenants sont d'avis que le Transporteur devrait... la proposition du Transporteur de publier par écrit non seulement les règles et normes et également les pratiques d'affaires risque de le priver de la flexibilité nécessaire et recommande que la Régie invite le Transporteur à rédiger ses pratiques d'affaires de manière à maintenir la flexibilité requise pour s'adapter aux situations nouvelles. Nous vous référons à cet égard-là aux témoignages de messieurs Fontaine et Deslauriers. Nous nous en remettons à la discrétion de la Régie si la Régie jugeait qu'une flexibilité additionnelle était requise.

Et en ce qui concerne les autres intervenants, nous n'avons pas perçu de commentaires particuliers sur ce thème, ce qui terminerait le thème 14.

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 192 - Me M.-Christine Hivon

14 h 22

Je passe au thème 15, « Solvabilité », il s'agit de l'ajout d'un appendice L aux Tarifs et conditions qui comprendrait l'information détaillée sur les procédures de vérification de la solvabilité des clients du service de transport et leur application pour permettre plus de transparence dans les procédures de vérification de la solvabilité tout en s'assurant que les procédures diminuent le risque des mauvaises créances et refléter les modifications apportées par la FERC à son tarif pro forma.

Les Tarifs et conditions actuels prévoient que le Transporteur peut imposer des mesures raisonnables de vérification de la solvabilité et que son enquête de solvabilité sera faite conformément aux pratiques usuelles du commerce. Le Transporteur propose de retenir l'ajout d'une appendice L aux Tarifs et conditions qui inclurait les procédures de vérification de solvabilité des clients et les conditions de crédit qui en découlent.

L'appendice L proposé reflète la politique actuellement appliquée par le Transporteur en matière de crédit, donc, elle n'affectera pas les

conditions de crédit appliquées aux clients mais fournira cette politique par écrit et les clients pourront donc déterminer à l'avance le montant approximatif et la nature des garanties qu'ils pourraient être appelés à fournir afin de recevoir le service de transport.

Les conditions et modalités d'application de l'appendice L, nous les avons résumées au paragraphe 8 et nous vous invitons à prendre connaissance de ce résumé. Et je suis au paragraphe 9, l'appendice L préserve la flexibilité requise afin de permettre au Transporteur de s'adapter aux changements de marché et de conditions financières de façon à diminuer le risque de mauvaises créances, ce qui est un objectif valable.

L'appendice L se veut un sommaire des principaux mécanismes relatifs au crédit et le Transporteur pourra afficher une information plus détaillée sur son site OASIS comme nous venons de le voir dans le cadre du thème 14 par l'aide d'hyperliens ou sur son site OASIS.

La position des intervenants, alors, NLH a soumis que la procédure n'encadrerait pas suffisamment la discrétion du Transporteur puisque celui-ci s'était réservé le pouvoir d'établir le

montant des limites maximales de crédit. Nous vous soumettons que selon les principes sous-jacents à cette modification suggérée par la FERC, ce qui est visé est une description de la procédure suivie afin de déterminer la limite de crédit non garantie et non pas le montant de la limite.

Alors, les représentations de monsieur Sinclair sur cette question-là sont non fondées, on prévoit la procédure et non pas le montant comme tel.

Monsieur Sinclair s'inquiète également que le Transporteur pourrait faire preuve ou agir de manière discriminatoire en faveur de ses entités affiliées en leur octroyant des conditions de crédit plus favorables qu'aux tiers, or, à la lecture de l'appendice L, l'article 12 de l'appendice L prévoit spécifiquement que le Producteur et le Distributeur ne sont pas assujettis à l'appendice L étant donné qu'il s'agit de crédits de corporations alors à l'intérieur d'Hydro-Québec, il n'y a pas de garantie financière ni de la part du Producteur ou du Distributeur à fournir au Transporteur.

Enfin, NLH souligne l'absence d'une procédure pour fournir aux clients sur demande

écrite des explications concernant un changement à ces limites de crédit non garanties ou les garanties tangibles requises. Nous n'avons pas d'objection à apporter une précision à cet égard à l'appendice L si la Régie devait l'ordonner mais nous soulignons qu'en pratique, lorsque c'est le cas, les motifs qui justifient les modifications sont fournis aux clients.

En ce qui concerne l'UMQ, plusieurs questions et suggestions ont été faites quant à la modification et à l'harmonisation des délais de cinq jours et de trois jours, nous en avons accepté plusieurs. Certaines autres pour lesquelles, nous croyons qu'elles sont justifiées ces différences et nous vous les expliquons aux paragraphes 18 à 22 de l'argumentation écrite à laquelle nous vous référons puisque c'est préférable de faire dans tous les cas des liens avec le texte mais nous vous suggérons que celles pour lesquelles nous maintenons notre position sont justifiées.

Alors, ceci terminerait le thème 15 et j'aborderai le dernier de ceux que je souhaite aborder avec vous et mon collègue, maître Dunberry aura deux derniers thèmes à discuter avec vous, le thème 16 les définitions.

14 h 27

Alors le Transporteur propose de modifier le terme « affiliée » et le terme « pratiques usuelles des services publics » pour faciliter l'interprétation des Tarifs et conditions et également refléter certaines modifications apportées à la FERC à son tarif pro forma. En ce concerne « entité affiliée », il est déjà utilisé à l'article 6 et à l'appendice G des Tarifs et conditions sur la réciprocité et la convention d'exploitation de réseau.

La définition du terme « affiliée » proposée par le Transporteur vise à clarifier, au besoin, que les divisions fonctionnelles de sociétés intégrées (comme les divisions transport et distribution d'Hydro-Québec, par exemple) sont des entités affiliées au même titre que le seraient des personnes morales distinctes mais affiliées.

Cette définition nous le soumettons est utile afin d'éliminer toute ambiguïté potentielle sur l'interprétation des Tarifs et conditions. Nous suggérons également de modifier « pratiques usuelles des services publics », en anglais « good utility practice », afin de préciser que les pratiques des services publics incluent les

pratiques prévues à l'article 215(a)(4) du
« Federal Power Act » américain.

Toutefois nous ne proposons pas de référer
à l'article 215(a)(4) dans la définition du terme
« pratiques usuelles » car il n'est pas souhaitable
d'effectuer un renvoi ouvert à une législation
étrangère dans ces tarifs, ce qui aurait pour effet
d'entraver la compétence de la Régie en matière de
tarification et d'introduire un élément
d'incertitude dans la définition du terme.

Nous proposons plutôt d'intégrer la
définition de pratique usuelle un texte équivalent
à 215(a)(4) en y faisant les adaptations
nécessaires. Donc en référant au terme « réseau de
transport principal » dont la définition est
légèrement différente de « bulk-power system » et
en éliminant la référence aux incidents de
cybersécurité, lesquels sont inclus dans la notion
de « panne imprévue ».

Il y a eu une décision, D-2011-068 où le
Transporteur, nous aurons à déposer une version
modifiée des Tarifs où l'expression « réseau de
transport principal », définie à 1.44, sera
traduite par « main transmission system ».

Nous vous soumettons que cette façon de

faire permet de tenir compte des préoccupations de la FERC tout en préservant la compétence de la Régie et se réserver la possibilité d'apporter des modifications subséquentes ou pas, plutôt qu'un renvoi ouvert. Ces définitions sont conformes aux normes de fiabilité appliquées par le Transporteur qui sont visées par cette décision récente de la Régie.

Au paragraphe 17 il est encore question de l'adoption des normes de fiabilité où la Régie confirme la distinction entre les expressions « réseau de transport principal » (qui désigne le champ d'application des normes de fiabilité au Québec) et l'expression « Bulk Electric System » (qui est une expression générique désignant l'ensemble des réseaux de production et transport d'électricité de l'Amérique du Nord). Et on soumet que l'utilisation de l'expression « réseau de transport principal » est appropriée dans le contexte de la proposition de modification à 1.44.

ACEF de Québec suggère que la définition « affiliée » soit modifiée et éliminer l'utilisation du terme « entité ». Le Transporteur suggère et considère que la définition proposée est adéquate et qu'elle est conforme à FERC.

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 199 - Me M.-Christine Hivon

Par ailleurs et je suis au paragraphe 21,
si la Régie l'ordonnait, le Transporteur n'a pas de
difficulté à ajouter la phrase à la fin de la
définition « Les divisions d'une société intégrée
sont des entités affiliées ».

Nous nous objectons à la proposition qui
est faite quant à modifier la définition de
« conditions du réseau » où l'ACEF suggère de
lister ce qui peut constituer une condition de
réseau afin de maintenir qu'il s'agit d'un terme de
l'art bien connu et voilà pour définition de
réseau.

En ce qui concerne EBM il y a eu des
questions quant à l'absence de la définition du
terme « vente non ferme », le Transporteur ne
s'oppose pas à inclure une définition de ce terme
si la Régie l'ordonnait. Et c'est le cas également
d'un commentaire de la part de NLH.

Et je suis au paragraphe 33 dans le cadre
de l'intervenant NLH qui suggère à la Régie de, il
questionne également le Transporteur sur
l'opportunité de reproduire la définition du terme
« réseau de transport ». Or, cette définition fait
suite à la demande de la Régie à l'occasion du
premier dossier tarifaire où a été défini le terme

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 200 - Me M.-Christine Hivon

« réseau de transport », à la définition « réseau de transport d'électricité » prévue à la Loi sur la Régie de l'énergie et nous avons cité les autorités qui expliquent le contexte et l'origine de cette définition aux Tarifs et conditions et nous ne suggérons pas que ce soit modifié.

Le RNCREQ suggérait d'ajouter une définition de « demande confirmée ». Le Transporteur s'oppose à l'ajout d'une définition puisque ce terme réfère à une notion de programmation qui est adéquatement définie déjà au Mode d'emploi OASIS.

14 h 33

Pour les autres intervenants, soit SÉ/AQLPA et UMQ, ils n'avançaient pas de position particulière sur la question des définitions. Et en ce qui concerne le GRAME, nous vous référons à nos commentaires écrits dans l'argumentation écrite. Alors, à moins de questions encore une fois, ça terminerait le thème 16.

LE PRÉSIDENT :

La Régie vous remercie. Avant de passer à maître Dunberry, peut-être nous allons prendre une pause santé de dix minutes. Donc revenir à quatorze heures quarante-cinq (14 h 45).

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 201 - Me M.-Christine Hivon

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

Me ÉRIC DUNBERRY :

Bonjour, Monsieur le Président, Madame et Monsieur les Régisseurs. Nous entrons dans le dernier droit. Et j'ai toujours l'ambition de terminer vers trois heures (3 h). Alors, nous avons deux thèmes à couvrir : le numéro 7 traitant des pénalités liées à l'exploitation ou à l'usage du réseau au-delà de sa capacité réservée, et le thème 8 qui traite d'autres services complémentaires. Vous n'aurez pas besoin des compendiums, Madame et Messieurs les Régisseurs, vous n'aurez besoin, et ce sera quand même très bref, que des argumentations écrites.

Alors, nous débuterons avec 7 pour terminer avec 8. Le thème 7, et vous verrez dès la lecture du premier paragraphe, aborde un sujet que nous avons déjà traité en partie dans le thème 12. Alors, il y a quatre articles couvrant deux sujets. Au paragraphe 1a), on parle du fait que les clients du service de transport point à point pourraient être appelés à payer un tarif haussé de cinquante pour cent (50 %), donc une pénalité de cent cinquante pour cent (150 %) du coût du tarif pour

le service complémentaire pour la portion utilisée du transport sans réservation, au sens où on l'entend dans les Tarifs pour les clients de Partie II, et que les clients pour le réseau intégré et le Distributeur paieront également une pénalité, celle-là de cinquante pour cent (50 %) déjà prévue à l'article 13.7 des Tarifs, lorsqu'ils utiliseront le service de transport prévu aux Partie III et IV pour faciliter ou réaliser, parce que la suggestion a été faite de substituer ce verbe par un autre, une vente en gros qui ne servira pas à alimenter une charge désignée, soit la charge locale ou la charge désignée pour le service réseau. Vous avez les articles 28.6 et 36.5.

Je fais tout de suite une précision. Contrairement au service de compensation d'écart qui vise l'écart entre la capacité programmée et celle, effectivement, livrée, nous sommes à un autre stade, nous sommes à la différence entre la capacité réservée et la capacité programmée. Alors, il y a trois termes : réservée, programmée et effectivement livrée.

Et ces deux articles dont nous parlons maintenant, c'est l'écart qui peut exister entre ce qui est réservé et programmé, ou à l'occasion, ce

qui n'a pas du tout été réservé, mais néanmoins programmé. Parce qu'il peut arriver qu'un programme soit entré en l'absence d'une réservation.

Et les raisons pour lesquelles ces articles sont là, sont déjà là, il n'y a que des modifications quant à des modalités ou des précisions, des clarifications de texte. Vous avez ces motifs au paragraphe 2, que, je pense, personne ne contestera, c'est-à-dire : favoriser une plus grande précision dans la réservation et la programmation du service point à point pour favoriser tant la fiabilité du réseau que d'en permettre une utilisation optimale; également assurer que les clients du réseau intégré et le Distributeur respectent les règles relatives à la désignation des ressources; et le dernier motif, c'est toujours avec ces adaptations nécessaires de refléter les modifications qui sont proposées par la FERC.

Alors, la règle de base au paragraphe 3, c'est que les clients doivent réserver la totalité de la capacité qu'ils entendent utiliser. Toutefois, à l'occasion, des clients effectuent des programmes, donc c'est un geste qui est bien conscient, qui vont au-delà des réservations ou des

programmes en l'absence de réservations. La pratique actuelle, la pratique d'affaires actuelle, c'est que le Transporteur va respecter ces programmes et va donner effet.

Mais quant à la fourniture des services complémentaires qui y sont associés, évidemment, il y aura un tarif applicable. Et dans ces circonstances, le tarif applicable, donc pour les annexes 1 à 7, sera de cinquante pour cent (50 %) supérieur à ce qu'il aurait été autrement. Et c'est au paragraphe 7 que vous noterez cette précision-là et ce calcul de pénalité, on parle d'un pourcentage, s'applique évidemment aux capacités ou à la différence de la capacité entre ce qui a été programmé et ce qui a été réservé.

Et vous avez un exemple chiffré au paragraphe 8. Et vous verrez également dans la preuve que nous avons chiffré des exemples pour bien distinguer entre le calcul des pénalités pour le service de compensation d'écart entre ce qui est livré et ce qui est programmé, et le service pour la... pardon, et le service pour les autres services complémentaires pour cette pénalité de cinquante pour cent (50 %) entre ce qui est programmé et ce qui est réservé.

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 205 - Me M.-Christine Hivon

Vous avez également une mesure pour combler ce que certains pourraient appeler un vide juridique. Et ce vide est le fait que ces clients qui, à l'occasion, n'ont pas de convention de service pourraient très bien répondre « bien, vous ne pouvez percevoir en l'absence d'un contrat, quelle est la base contractuelle sur laquelle vous appuyez cette demande de paiement de pénalité ». Et FERC y a pourvu. Et c'est au paragraphe 11 où on nous dit :

In order to ensure that the transmission provider has a basis for charging an unreserved use penalty, we modify section 13.4 of the pro forma OATT to provide that a customer that takes unreserved point-to-point transmission service and does not have a service agreement with the transmission provider is deemed...

En français, est réputé,

... to have executed the transmission provider's form of service agreement for point-to-point service.

14 h 51

Donc, l'existence réputée d'un contrat fournit la

base contractuelle, c'est une fiction juridique, néanmoins c'est une présomption qui s'applique à partir de laquelle le Transporteur peut recouvrer cette pénalité, même d'une société, d'une entité qui n'est pas un client et qui pourrait prétendre n'avoir aucune relation contractuelle.

Et cette base est une base qui serait reconnue sur une base tarifaire, donc directement dans les textes, pardon, une base réglementaire directement dans le texte.

Au paragraphe 12, on vise cet usage interdit dont nous avons déjà parlé dans le Thème 12. On nous dit que, par ailleurs, aux articles 28.6 et 36.5, on prévoit une pénalité lorsque le Distributeur ou le client service réseau utilise le service de transport prévu aux Parties III ou IV qui est donc un service qui est réservé à l'alimentation de la charge locale, dans le cas de la Partie IV, et des charges désignées, dans le cas de la Partie III, pour une fin autre que celle-là. Et cette pénalité est celle qui est prévue pour cet usage interdit, c'est celle qui est prévue à l'article 13.7. Alors, nous avons déjà abordé cette situation qui est prévue aux Tarifs, mais qui est précisée encore une fois.

Aux paragraphes 15 et suivants, vous avez la position des intervenants. Dans le cas de l'ACEF, on en a déjà parlé, de substituer le mot « faciliter » par le mot « réaliser », nous n'avons pas d'objection à la suggestion. C'est indiqué au paragraphe 16.

Cet intervenant suggère également qu'il y ait comptabilité séparée pour ces diverses pénalités qui seraient payées, incluant celle visée à l'article 3. Le Transporteur soumet que le traitement tarifaire de ces pénalités pourrait être considéré dans le cadre d'une autre cause future.

Quant à la SÉ/AQLPA, il recommande d'adopter ces modifications au paragraphe 19. Et enfin, pour les autres intervenants, au paragraphe 20, EBM, GRAME, NLH, RNCREQ, UC et l'UMQ, nous n'avons dénoté aucune position et nous présumons encore ici qu'ils s'en remettent à la discrétion de la Régie pour déterminer si ces propositions sont souhaitables ou non.

Alors, voilà, Monsieur le Président, pour le Thème 7, un thème qui avait déjà été abordé en partie. Ce qui me permet de vous inviter au Thème 8, le dernier, qui a fait également l'objet de peu de débats, intitulé « Autres services

complémentaires ».

Donc, c'est cette question d'élargir l'offre de service complémentaire à des ressources autres que la production. Et je me suis... je me retrouve au paragraphe 1 de cet énoncé de cette argumentation écrite où nous proposons certaines modifications aux annexes 2, 3, 6 et 7, donc les annexes dédiées aux services complémentaires, les autres services complémentaires, donc réglage de tension, réglage de fréquence, maintien de la réserve tournante et maintien de la réserve arrêtée que nous appelons collectivement, aux fins de l'argumentation écrite, le service complémentaire.

Alors, quelles sont les modifications proposées au paragraphe 2. C'est essentiellement de favoriser un traitement comparable de toutes ces ressources qui peuvent servir à la fourniture du service complémentaire au-delà des ressources connues traditionnellement, donc les ressources liées à la production.

C'est également accroître la flexibilité de l'approvisionnement, donc élargir l'offre de ce service pour inclure d'autres réalités technologiques, d'autres possibilités. Et de refléter, encore une fois, avec les adaptations qui

nous importent, qui nous importent au Québec compte tenu de notre réalité, d'adopter certaines des propositions de FERC, de refléter ces modifications-là.

Aux paragraphes 3, 4 et suivants, vous avez la définition de chacun de ces services. Je passe rapidement, pour simplement vous convier au paragraphe 14, pour vous donner quelques exemples de la réalité derrière cette proposition.

Nous donnons, à titre illustratif - et c'est madame Lalande et monsieur Clermont qui avaient été contre-interrogés par maître Paquet sur le sujet et avaient indiqué quelques exemples. Alors, à titre illustratif, on peut envisager l'utilisation de volants d'inertie pour la fourniture du service de réserve tournante; la gestion de la charge, donc côté charge, pour combler une partie des besoins en réserve de dix (10) et trente (30) minutes; ou encore le recours à des équipements, des équipements bien connus, condensateur, inductance, compensateur qui produisent ou absorbent de la puissance réactive, pour le service de réglage de tension. Alors, voilà d'autres alternatives pour offrir, pour fournir ce service complémentaire.

Alors, on a noté ou fait noter au Transporteur qu'il n'avait pas réalisé d'étude du potentiel de ce marché de ressources susceptibles et on s'interrogeait sur la pertinence de cet accroissement de l'offre, de cette plus grande flexibilité en l'absence d'une étude préalable.

Nous vous soumettons, au paragraphe 16, que ce n'est pas en l'absence d'une mesure exacte de l'intérêt, tant du côté de l'offre ou de la demande pour ces services, que l'on devrait refuser de ce doter d'une plus grande flexibilité et que cette offre ou cette demande, si cette modification est retenue par la Régie, pourrait certainement se manifester. Et il y aura, au niveau de la flexibilité, l'accroissement de la flexibilité de l'offre, il y aura immédiatement cette ouverture et nous ne voyons pas là de désavantage; au contraire, nous y voyons un intérêt, tant pour le Québec que plus largement, eu égard aux commentaires que la FERC a inscrits dans ses ordonnances.

14 h 58

Alors, au paragraphe 17 et suivants, nous référons la preuve quant à la conformité avec certaines exigences de la FERC. Et au paragraphe 18, nous parlons des conditions et des modalités

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 211 - Me M.-Christine Hivon

d'application de ces dispositions-là.

Évidemment, toute demande associée à la fourniture du service complémentaire à l'aide de ces ressources autres que la production fera l'objet d'une évaluation. Ce sont des services complémentaires, donc nécessairement liés à la fiabilité.

Certaines exigences exigent... pardon, certaines exigences et normes existent. Et il y aura évaluation au cas par cas de façon à ce que cette offre rencontre les exigences de rapidité -je suis au paragraphe 19, Monsieur le Président- les exigences de rapidité, de qualité, d'efficacité et de fiabilité qui sont importantes et qui sont nécessaires pour la fourniture de ce service. Et encore une fois, ce sera une évaluation au cas par cas.

En ce qui a trait à la position des intervenants, Monsieur le Président. Il est presque trois heures (3 h), nous serons dans les temps. RNCREQ, UC, sauf erreur, n'avaient aucune objection à l'acceptation de ces modifications, mais avaient le souhait exprimé d'un suivi lors d'une prochaine cause tarifaire. SÉ/AQLPA recommandaient également l'acceptation de ces modifications aux annexes 2,

3, 6 et 7.

Quant à l'ACEF, à la lecture de son mémoire, nous croyons qu'il ne s'objecte pas à ces modifications, mais évoque la possibilité ou la nécessité d'adopter certaines normes particulières pour encadrer l'usage de ces ressources autres que la production. Et nous avons interrogé monsieur Dagenais à ce sujet. Et il nous confirmait qu'il ne s'agissait pas là d'un commentaire fondé sur une évaluation de ces normes, mais davantage une invitation qui était faite au Transporteur de s'assurer que les normes en vigueur étaient suffisamment larges, suffisamment adéquates, ou adéquates pour couvrir ces autres ressources.

Alors, nous avons confirmé, et c'est déjà dans la preuve, que le Transporteur, en réponse à cette invitation-là, avait confirmé en mai deux mille neuf (2009) que toutes ces modifications proposées aux annexes 2, 3, 6 et 7 et que l'élargissement de l'offre à ces services ou à ces équipements ou ces ressources autres que de la production ne nécessitaient pas la mise à jour ou la modification des normes actuelles, qui sont des normes qui couvraient déjà cette réalité-là.

Quant aux autres intervenants, qu'il

s'agisse d'EBM, NLH, d'OPG et de l'UMQ, sauf erreur, ils n'avaient aucune position articulée dans leur preuve et donc, je pense, qu'ils s'en remettent à la discrétion de la Régie. Et nous vous invitons donc à recevoir cette proposition de modifications des annexes 2, 3, 6 et 7 pour les raisons qui sont évoquées dans la preuve.

Monsieur le Président, il est exactement trois heures (3 h). J'en suis fier. Malgré le fait que la pause n'était pas prévue, mais tout à fait appropriée, Monsieur le Président. Vous me permettez un mot de clôture. D'abord, des remerciements, je veux remercier les régisseurs, Monsieur le Président, Madame la Régisseuse Gervais, Monsieur le Régisseur Viau, pour l'écoute, la patience et pour l'administration d'une preuve à l'occasion costaute, à l'occasion mouvementée, mais une preuve fort importante sur des sujets fort importants. Alors merci très sincèrement.

Au nom de TransÉnergie, et je suis bien accompagné, je l'ai été tout au long de l'audition, mais également au nom du cabinet Norton Rose qui a grandement apprécié l'invitation qui lui a été faite par TransÉnergie et par la Régie, avoir eu l'occasion d'apprendre beaucoup sur des sujets fort

complexes que seuls les initiés au Transporteur, aux intervenants et à la Régie peuvent saisir. Et nous avons eu, et je parle au nom de mes collègues, nous avons eu beaucoup de plaisir à tenter d'apprendre, de comprendre et à l'occasion d'expliquer ou de convaincre la Régie de certaines réalités et de certaines situations.

Et je remercie également beaucoup le procureur de la Régie et le personnel technique de la Régie à qui on n'a pas beaucoup parlé, mais je comprends que leur rôle n'est pas d'intervenir directement avec les procureurs du Transporteur, et je les remercie et je sais tout le travail qui se fait derrière ces portes où les délibérations se tiennent. Alors merci encore une fois au personnel. Et je dirai également merci aux intervenants. J'aime bien, et j'invite toujours des bons débats d'idées, nous ne sommes pas nécessairement en accord, mais nous avons apprécié, grandement apprécié le débat d'idées qui a résulté des positions que tous et chacun a présenté.

Nous n'avons pas terminé. Nous aurons cette réplique à venir. Je sais que la Régie s'est réservée une période de questions. Nous pouvons y répondre maintenant. Nous pourrions y répondre

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 215 - Me M.-Christine Hivon

vendredi prochain lors de la réplique. Et au terme de tous ces remerciements des intervenants, je leur ferais une demande et une dernière demande. La Régie nous a accordé une journée de préparation pour notre réplique vendredi prochain, ce qui donc nous libère jeudi, ce qui, par implication nécessaire, indique que les intervenants compléteront l'ensemble de leurs représentations à l'intérieur de trois jours. Et nous avons voulu accélérer le rythme et nous assurer de notre côté de n'utiliser que les deux jours que nous avons. Monsieur le Président, je présume et tiens pour acquis que les intervenants s'en tiendront à trois jours et suivront les directives de la Régie dans ce sens-là de façon à ce que nous puissions bénéficier de cette journée de jeudi qui sera longue et courte. Longue et courte dans le sens où nous allons l'utiliser pleinement pour répondre à trois jours d'intervention, et courte parce que nous n'avons qu'une seule journée. Et vendredi, nous serons de retour avec la fin de cette Phase 2, Monsieur le Président. Je vous remercie, à moins que vous ayez autre commentaire.

15 h 5

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 216 - Me M.-Christine Hivon

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Dunberry. Pour l'instant, non. La Régie réserve ses questions plutôt pour soit lundi ou un peu plus tard dans la semaine, au besoin. Peut-être lors des argumentations. Maître Neuman, vous avez des mots à adresser.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour, Monsieur le Président, Madame et Monsieur les Régisseurs. D'abord, je seconde maître Dunberry dans les remerciements qu'il a formulés. Et je m'étais engagé à indiquer le temps de notre plaidoirie, la durée de notre plaidoirie. Donc, il sera, j'allais dire de deux heures, deux heures et demie, mais pour être plus sûr, j'indiquerais deux heures et demie, mais il se peut qu'on rentre dans deux heures.

J'ai parlé également durant la pause à maître Hivon et maître Dunberry concernant l'amendement sur le thème 2 qui est annoncé concernant la définition de l'ETC. Et, en tout cas, je comprends qu'il n'y aura pas de texte d'amendement qui va être déposé dans l'immédiat par TransÉnergie, mais que la description de cet amendement se limite à ce qui a été dit dans le témoignage de... donc dans la transcription qui va

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 217 - Me M.-Christine Hivon

un petit peu plus loin que ce qui est dit dans la plaidoirie écrite, et donc, ce qui est important pour nous puisque nous avons une recommandation juste sur cette partie de l'Appendice C-1.

Enfin, nous allons évaluer si ça modifie notre recommandation, mais en tout cas monsieur Deslauriers était présent tout à l'heure, puis il en a pris connaissance, donc il pourra m'indiquer si ça modifie notre recommandation ou non à cet égard.

Donc, je vous remercie beaucoup et je remercie aussi maître Dunberry et maître Hivon pour les envois qui ont été faits vers midi (12 h 00), tel que nous avions demandé. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Maître Paquet.

Me GENEVIÈVE PAQUET :

Oui. Bonjour, Monsieur le Président. Donc, simplement une question d'intendance. Nous avons annoncé une vingtaine de minutes pour l'argumentation, mais finalement ça devrait osciller autour de trente (30) à quarante (40) minutes. D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, en terminant pour aujourd'hui, la

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 218 - Me M.-Christine Hivon

Régie vous remercie, Maître Dunberry et Maître Hivon, pour la présentation de ces argumentations sur l'ensemble des sujets traités dans le cadre de cette audience. Et la Régie a apprécié les efforts importants déployés pour respecter l'horaire prévu dans la correspondance de la Régie. Et la Régie peut assurer également que l'ensemble des argumentations qui n'ont pas été abordées directement oralement lors de la présente audience seront effectivement appréciées tout autant par la Régie lorsqu'elle fera l'ensemble de l'examen.

Sur ce, la Régie donc va ajourner à lundi neuf heures (9 h 00). Elle aura possiblement, comme je l'ai mentionné, certaines questions pour les procureurs du Transporteur. Par la suite, la Régie a annoncé son intention de procéder par ordre alphabétique pour les intervenants. Le premier en ordre alphabétique est l'ACEF de Québec qui a obtenu la permission de plaider par écrit, donc ce serait EBM en premier qui présenterait.

Me PAULE HAMELIN :

Il n'y a pas de problème. J'ai indiqué à la Régie, à certains des membres, à la blague, que notre nom avait changé. La modification à la notice annuelle et que donc c'était Marketing et... Non, je fais

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 219 - Me M.-Christine Hivon

une blague. On se retrouverait un peu plus loin dans... Alors, nous serons prêts et nous serons là lundi matin.

LE PRÉSIDENT :

Donc, EBM sera prêt pour lundi matin. Et quant au calendrier, la Régie fera le même effort pour, évidemment, respecter la période de trois jours prévue pour terminer l'ensemble des argumentations des intervenants et nous avons bon espoir d'y arriver de façon efficace. Donc, sur ce, la Régie ajourne à lundi neuf heures (9 h 00).

AJOURNEMENT DE L'AUDIENCE

R-3669-2008
30 juin 2011

PLAIDOIRIE
HQT

- 220 - Me M.-Christine Hivon

Nous, soussignés, JEAN LAROSE, ODETTE
GAGNON et CLAUDE MORIN sténographes officiels
dûment autorisés à pratiquer avec la méthode
sténotypie et sténomasque, 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 :

JEAN LAROSE
Sténographe officiel

ODETTE GAGNON
Sténographe officiel

CLAUDE MORIN
Sténographe officiel