

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

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

DOSSIER : R-3669-2008 - Phase 2

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

AUDIENCE DU 4 JUILLET 2011

VOLUME 32

ODETTE GAGNON et 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
4 juillet 2011

- 3 -

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PLAIDOIRIE PAR Me PAULE HAMELIN	4

R-3669-2008
4 juillet 2011

- 4 -

L'AN DEUX MILLE ONZE, ce quatrième (4e) jour du
mois de juillet :

LE PRÉSIDENT :

Reprise de l'audience. La Régie vous remercie pour
votre attente pour ce long délai. Madame la
Greffière.

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture. Audience du quatre (4)
juillet 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 Hamelin, à votre tour.

PLAIDOIRIE PAR Me PAULE HAMELIN :

Bonjour, Monsieur le Président, Madame la
Régisseuse, Monsieur le Régisseur. Paule Hamelin
pour Énergie Brookfield Marketing. C'est à mon tour
d'amorcer les plaidoiries au nom de ma cliente. Et
je vais, juste question tout d'abord d'intendance,
vous dire qu'on a préparé des plans
d'argumentation. La portion « introduction » que je
vais vous livrer, je n'ai pas de document à vous

remettre.

Et pour ce qui est à la fin de la plaidoirie, j'aurai un varia pour certains sujets qui n'ont pas été couverts de façon plus spécifique dans les différents plans, parce que vous l'aurez bien compris, naturellement, les enjeux pour EBM, c'est essentiellement la question des ATC; c'est ensuite la question des annexes 4 et 5 et finalement la question de l'Annexe K. Alors, ça va être essentiellement le menu au programme pour EBM.

Et je pensais ne pas abattre tant d'arbres, et finalement au niveau du compendium, on en a abattu quelques-uns malheureusement, je vous dis tout de suite que si... l'approche qu'on a adoptée au niveau du plan d'argumentation, c'est de vous faire, de vous mettre dans le plan de façon spécifique, les extraits auxquels je vais vouloir attirer votre attention. Et plutôt que d'avoir des documents séparés, le compendium, essentiellement, c'est essentiellement des décisions de la Régie qui n'ont pas déjà été considérées, enfin dont on a parlé et pour lesquelles, je pense, vous devrez regarder de façon plus spécifique. C'est surtout des documents autres et non pas nécessairement des références à la preuve qui se retrouve dans le

compendium. Par contre, si la Régie le jugeait nécessaire d'avoir des compendiums similaires à ce que nos collègues ont fait, on est prêt à relever le défi. Mais je pense que vous allez avoir l'ensemble de nos propos dans le contexte des plans d'argumentation qui sont, selon moi, assez étoffés.

Alors, je vais commencer au niveau de l'introduction. Pour vous rappeler le contexte du présente dossier, naturellement, le Transporteur vous demande de faire une multitude d'amendements suite aux ordonnances 890 de la FERC. Il y a plusieurs amendements qu'on vous dit qui sont à faire. Il y a essentiellement, comme vous avez pu le voir, un amendement fondamental que la Régie vous dit... que le Transporteur, pardon, vous dit qu'on ne veut pas adopter, c'est l'Annexe K.

Au niveau du cadre que vous aurez... et dans l'exercice de vos pouvoirs, quant aux amendements qui sont recherchés, nos collègues, à juste titre, vous ont référé à l'article 5 de la Loi, à l'article 49 de la Loi et, effectivement, vous allez avoir à concilier certains intérêts, concilier les intérêts publics, concilier les intérêts du Transporteur et également les intérêts de, par exemple, des consommateurs et du point à

point et de la charge locale.

Au niveau de la question des amendements qui sont devant vous, effectivement, c'est le Transporteur qui se présente, c'est le Transporteur qui vous demande de faire ces changements. Et nous soumettons que c'est lui qui avait le fardeau de la preuve, entre guillemets, si vous me permettez l'expression, de vous démontrer la justesse des amendements qu'il recherche.

Et j'aurais tendance presque déjà maintenant à... j'avais dit à mon client que je ne parlerais pas des quatre doigts, des quatre doigts de monsieur Roach, mais je vais vous en parler quand même. Les quatre doigts de monsieur Roach qui étaient à l'égard de l'ATC s'appliquent, je vous le soumets, relativement à l'ensemble du dossier tarifaire. Et je vais y revenir. Ce n'est pas vrai que ces considérations-là sont dans un contexte de plainte. Ces considérations-là sont dans le contexte d'un dossier tarifaire.

La question que vous allez devoir vous poser à chaque amendement, c'est : Pourquoi fait-on cet amendement-là? Pourquoi le Transporteur vous suggère de faire cet amendement-là? Qu'est-ce que la FERC dit? Quelles sont les caractéristiques à

considérer, oui, du propre au Québec? Et on verra que dans certains cas, le Transporteur vous dit Là, il faut considérer les caractéristiques du Québec. Par exemple, au niveau de l'Annexe K. Mais dans d'autres circonstances, les caractéristiques du Québec du réseau, on ne les regarde pas, je vous le soumets respectueusement. Par exemple dans le contexte de l'ATC, on viendra voir que le réseau voisin, au niveau de l'interconnexion, Nouvelle-Angleterre, ne considère pas l'opportunité de coordonner compte tenu de la nature du réseau asynchrone.

Il faut à chaque fois, je pense, que vous ayez en tête ces questions-là : Quel est l'objectif visé? Pourquoi fait-on le changement? Qu'est-ce que la FERC nous dit? Et vous allez peut-être me trouver, ça va être un processus peut-être malheureusement un peu long, et je m'en excuse à l'avance, mais je pense que les textes parlent, et je vais faire le processus avec vous, qui est peut-être un peu long et laborieux, je m'en excuse, vous allez revoir les textes, au niveau des trois sujets qu'est-ce que disent les textes et comment la FERC, pourquoi la FERC suggérerait telle ou telle réforme.

Dans cette considération-là, vous allez...

dans cette analyse-là, vous allez devoir également considérer quels sont les impacts des changements. Et, ça, vous l'avez déjà dit, dès le début du dossier. C'est une considération essentiellement, l'impact au niveau de la clientèle. Vous avez même demandé au Transporteur, pas juste d'expliquer les justifications des amendements, vous avez demandé au Transporteur de spécifier quel est l'impact de tel changement au niveau de la clientèle.

Quand on viendra vous dire, par exemple au niveau de l'ATC, que c'est une demande, EBM se trouve comme... EBM vous présente pratiquement un dossier de plainte, c'est faux. Vous avez vous-même demandé de considérer l'impact au niveau de la clientèle. Et je vais vous démontrer qu'il y en a un impact au niveau de la clientèle au niveau des ATC, et qu'il est fondamental. Dans ce contexte-là, je vous mets en garde contre différentes incohérences, et je vous en ai parlé au niveau, par exemple, de la question de la caractéristique du réseau.

Il y a également un lien entre les divers sujets selon nous, le droit de renouvellement est lié à la « planif », planification, pardon. On en a tellement parlé depuis deux ans qu'on a trouvé des

termes plus réduits. C'est des sujets qui sont imbriqués les uns dans les autres. Pourquoi ils sont imbriqués les uns dans les autres? Parce que la réforme au niveau de la FERC avait un objectif principal. Et ça également, je vais avoir l'air comme d'un disque brisé qui répète et qui répète. La notion de remédier la discrimination induite, elle est à travers l'ordonnance 890 et elle doit être considérée à chacun des amendements proposés.

Finalement, il faut, je vous le dis avec égard pour mes collègues, le Transporteur a souvent dans le cadre de ce dossier-là, je vous dirais, ses propres lunettes, sa propre vision des choses, et qui teintent, selon nous, sa façon de voir les choses et de vous présenter les choses. Et je vous mets donc en garde sur certaines affirmations, et je vais y revenir, certaines affirmations générales qui, selon nous, comme par exemple vous dire que la décision du dossier des plaintes ne concerne pas la coordination des ATC. C'est totalement faux et on va y revenir. Alors, je vous mets en garde tout de suite sur ce genre de phrase à l'emporte-pièce. Et on va devoir, à chacune de ces affirmations, venir vous dire en quoi ces affirmations-là, selon nous, étaient non fondées.

Finalement, au niveau des représentants, on a souvent indiqué, dans la plaidoirie de mon confrère, « EBM ici vient représenter un intérêt commercial ». Je vous soumets que le Transporteur représente les intérêts de son client. Mes collègues à l'arrière représentent soit l'intérêt de leurs clients ou encore des intérêts environnementaux de consommateurs ou autres. Naturellement, tout procureur qui va s'adresser devant vous va venir défendre les intérêts de la partie qu'elle représente. Et ce n'est pas un mal d'avoir un intérêt commercial. Ce n'est pas un mal de vouloir représenter ses intérêts qui sont bien souvent, je vous le dirais également, les intérêts pas juste d'EBM mais du service point à point de façon générale et qui, dans le présent dossier, intérêt qui rejoint à plusieurs égards les intérêts des consommateurs.

Parce que quand on va parler de l'Annexe K, vous allez, je vous le dis tout de suite, c'est rare dans un dossier où j'ai vu un aussi grand consensus, un aussi grand consensus pour vous demander un changement. C'est peut-être parce qu'il y a un problème. Et, ça, ce n'est pas juste EBM qui vous le dit comme client de la charge locale, mais

c'est également le groupe consommateurs qui vous le dit.

10 h 10

Ce qui m'amène à mon premier sujet qui est celui des ATC. Et si jamais la Régie le requiert, je veux vous dire tout de suite qu'on est à votre entière disponibilité et que si vous voulez que j'arrête à tout moment de ma plaidoirie, je n'ai pas de problème avec ça. Alors, on est là et on remercie la Régie d'être disponible. Et de notre côté également, on vous dit tout de suite là que si vous préférez que l'on arrête ou quoi que ce soit, je suis à votre disposition.

Alors, au niveau de la question des ATC. C'est un changement important et c'est un changement qui a des incidences sur les droits des clients de transport. Ce que le Transporteur vous demande, dans le contexte des changement au niveau des ATC, vous comprendrez que je parlerai surtout de la question de la coordination des ATC. C'est qu'on demande de changer la méthodologie pour tenir compte des transferts disponibles sur les réseaux voisins. Alors, c'est essentiellement l'objectif qui est visé par la modification à l'Annexe C-1.

Et dans le cas de l'interconnexion HQT-NE -

et je suis au paragraphe 3 - on vous soumet que c'est une modification qui constitue une réduction significative des ATC, pour cette interconnexion-là.

Le Transporteur vous soumet essentiellement une grande raison pour laquelle ce changement-là serait nécessaire, c'est essentiellement une plus grande transparence et une cohérence de l'information. On va voir si, dans les faits, est-ce qu'on a effectivement, si je prends seulement l'exemple de l'interconnexion HQT-NE, est-ce que, dans les faits, la résultante, c'est que j'ai une plus grande transparence et une meilleure information fournie à mes clients.

Et le Transporteur vous dit également « il n'y en a pas d'impact au niveau de ce changement-là pour la clientèle ». Alors, on vous dit que les justifications du Transporteur sont, selon nous, non fondées, et ce, pour plusieurs motifs.

Tout d'abord, parce que les justifications, la plupart de ces justifications-là ont été discutées dans le cadre du dossier des plaintes, la décision D-2010-160, et que ces justifications-là, justement la question de la transparence n'a pas été retenue par la Régie.

Je vous dis également que les justifications... les raisons pour lesquelles on vous suggère ce changement-là ne découlent pas de l'ordonnance 890 dans le contexte qu'on vous le demande - et on va le voir - et que le signal commercial - parce que c'est ça que le Transporteur nous a dit « on veut donner un signal commercial à nos clients » - bien, c'est incohérent avec tant les agissements passés du Transporteur, les obligations et responsabilités du Transporteur, les agissement passés des contreparties et la vision, dans le contexte de l'ISO-NE, du tarif de l'ISO New England, donc la vision justement du réseau voisin.

Et finalement, que l'amendement, dans le contexte de l'interconnexion HQT-NE, a effectivement un impact très important, soit celui d'avantager le Producteur - en tout cas, on va le voir tout à l'heure - la réduction des ATC, bien, ça s'adonne bien. Quand on a réduit de deux mille à mille deux cents (2000-1200), c'est HQT qui est là pour trente-cinq (35) ans et c'est un fait.

Alors, quelle est la modification relative aux ATC? Tout d'abord, juste un bref rappel qu'au niveau de l'Appendice C, on avait la notion de marge de fiabilité de réseau et qu'au niveau de

l'Appendice C, tel qu'il existe présentement, on avait une mention à l'effet que la capacité affichée - et je suis à la fin du paragraphe de la citation - c'est-à-dire le TTC et ATC :

[...] peut être supérieure à la
capacité de la production locale
transférable sur le réseau voisin.

On vous soumet que le Transporteur n'a pas donné de détail de façon spécifique sur la résultante des changements proposés au niveau de l'ensemble des interconnexions. Et que, outre le cas de HQT-NE, vous ne savez pas, dans les faits, comment ce changement-là se matérialise.

Qu'est-ce que prévoit le nouveau Appendice C-1? Alors, de façon plus spécifique, je vais tout de suite vous amener au paragraphe 13 pour vous parler de l'équation de base là. Je pense qu'on en a parlé beaucoup. Elle n'est pas nouvelle dans le sens suivant, c'est que « nouvelle »... vous en avez entendu parler. Alors, vous la retrouvez au paragraphe 13.

Et ce qui est important, c'est de voir l'impact du changement, mais juste avant - et je suis ensuite en haut de la page 5 - quand vous regardez les modifications proposées quant à la

coordination des ATC, vous vous souviendrez que sur la fiche, il y avait plusieurs couleurs. Il y avait du rouge, il y avait du bleu. Et en bleu, on retrouvait les modifications au niveau de la coordination des ATC, et je vous les ai... essentiellement, j'ai juste repris, à la page 5, qu'est-ce qu'on avait proposé dans le texte comme modifications qui étaient relatives essentiellement à la coordination des ATC.

Et le point central, c'est naturellement la modification au niveau du TRM parce que, comme on va le voir, le TRM n'est plus juste la marge de fiabilité du réseau, mais le TRM devient, dans le contexte de l'interconnexion Nouvelle-Angleterre, devient... TRM Québec devient TRM du réseau voisin. Et c'est ce que vous avez au paragraphe 15 du plan d'argumentation.

Alors, si je prends l'exemple spécifique de HQT-NE, ce que je vous dis au paragraphe 16, c'est qu'on passe, au niveau des ATC, de deux mille à mille deux cents mégawatts (2000 MW-1200 MW), ce qui n'est pas négligeable.

Et comment ça se fait cette évaluation-là? Le Transporteur nous dit que la première méthode, c'est justement de comparer le TRM, donc TRM Québec

versus TRM du réseau voisin, on prend la plus élevée des valeurs.

Et à ce niveau-là, la preuve est à l'effet qu'au niveau du TRM Québec, on était dans le passé à zéro plus ou moins, je pense de mémoire, deux cents (200) pour la question de variation saisonnière. Et au niveau du réseau voisin, on parle d'un TRM à huit cents mégawatts (800 MW), ce qui fait que...

Si je reviens à la méthodologie de base là qui a été un peu plus écourtée ici, et pour faire un peu plus simple, ATC est égale TTC moins TRM, on arrive avec notre montant de mille deux cents (1200). Et comme je vous disais, ça s'adonne que c'est HQT qui détient, à la totalité, ce montant qui reste. En fait, il n'y a plus de capacité sur la ligne, il est là à cent pour cent (100 %).

À la page 6, je vous reviens juste rapidement avec l'acronyme d'ETC qui est essentiellement traduit comme étant les « existing transmission commitments », on comprend qu'il s'agit des conventions de service existantes.

Alors, encore une fois, pour ce qui est de l'interconnexion HQT-NE, on arrive à un total de mille cinq cent six mégawatts (1506 MW), mille deux

cents (1200 MW) attribués à HQP et trois cent six (306 MW) attribués à EBM.

Suite à la décision D-2010-160, le Transporteur a indiqué qu'il entendait respecter les droits de renouvellement d'EBM. Et je vous soumettrai que, bien que le Transporteur a reconnu, a reconnu ça tant dans le cadre des témoignages, il l'a indiqué également dans son argumentaire, que, selon nous, la problématique demeure entière. Et juste... Je pense qu'une image vaut mille mots là.

Je vous suggère de regarder le paragraphe 23 et de considérer la situation actuelle. Alors, on reprend la même équation. Donc, deux mille (2000) de TTC moins mille cinq cent six (1506), les conventions, moins le nouveau TRM, huit cents (800), j'arrive avec un ATC de moins trois cent six mégawatts (-306 MW).

Et ça tout à l'heure, quand on va parler du signal, le signal commercial que le Transporteur veut donner à sa clientèle pour plus de transparence, bien, ça achoppe ici là.

Cette situation-là actuelle a été décrite par monsieur Cormier dans le cadre de son témoignage et a également été confirmée par monsieur Clermont dans le cadre de son

interrogatoire. Je vous réfère au paragraphe 25. Et je vous amène plus spécifiquement à sa réponse au milieu de la page 7 :

Ce que je vous ai répondu hier c'est que nous étions encore en discussion sur comment on était pour l'afficher. Je vous ai dit que l'hypothèse la plus probable au moment où on se parlait c'était de l'utiliser dans le ROR, c'est-à-dire de le montrer clairement dans le ROR. Mais nous n'avons pas conclu nos discussions sur... nous n'avons pas conclu nos discussion parce que, vous comprenez, ce que vous venez de me dire ça fait 2000 moins 800 moins 1500, ça fait un chiffre négatif. Nous aussi on arrive à la même réponse. Quand je vous dis qu'il faut qu'on trouve la façon la plus...

Puis, d'opérationnaliser ça il faut qu'on trouve, je vous ai bien dit, je pense, qu'on était encore en discussion à cet égard-là. Il faut qu'on trouve la façon qui est

standard, qui respecte les pratiques
d'affaires NAESB puis qui envoie un
message transparent à tout le monde de
ce qui s'est passé.

Ce que je vous ai dit c'est que je
pense qu'on va afficher le 306 à
l'intérieur de l'ETC comme un ROR.

qui était la référence au droit de renouvellement

Maintenant, il reste à voir il y a
différentes hypothèses de comment on
va concilier tout ça pour l'afficher
de la façon la plus claire possible
pour tout le monde. Je n'ai pas la
réponse définitive à ça à ce moment-
ci.

Je vous sou mets respectueusement que c'est la
démonstration que, au niveau de cette
interconnexion-là, le message - et c'est la preuve
- est clairement... et c'est non... non
transparent.

(10 h 22)

Voyons maintenant les objectifs visés par
le Transporteur dans le contexte de sa modification
au niveau des ATC. Au niveau de la preuve originale

du Transporteur sur la question de la coordination des ATC, et je vais y revenir tout à l'heure quand on va faire la chronologie du dossier, il n'y avait rien sur ce sujet. On parlait de l'aspect, et je vais y revenir également, toute la portion des ordonnances 890 et suivantes quant à l'importance d'avoir une méthodologie plus claire, quant à l'importance d'avoir des définitions semblables. C'est ce que le Transporteur avait fait au départ. Alors, quand il dépose sa preuve et qu'il vous demande et vous dit « Je dépose C-1 en conformité avec 890 », toute la question de la coordination des ATC n'y était pas.

On vous dit essentiellement qu'il y a deux objectifs. Le premier : S'assurer que le transport ferme sur les réseaux interconnectés soit réalisable en tout temps. On va revoir tout à l'heure qu'est-ce que ça veut dire pour le Transporteur et pour nous, et la conformité avec les exigences de la FERC.

C'est intéressant de noter que dans le dossier des plaintes, je vous réfère au paragraphe 67 pour vous montrer qu'on avait plaidé effectivement la même chose. Dans ce dossier-là on avait soumis que le Transporteur, et je répète,

soumet que l'harmonisation des capacités de transport vise à s'assurer que les réservations de transport de ses clients soient réalisables en tout temps en fonction des capacités de transport des réseaux voisins. Cela s'inscrit dans une démarche commerciale ayant pour objectif une plus grande transparence et cohérence de l'information.

Certains faits je pense que vous devez avoir en tête relativement à la modification qui est proposée. Le premier fait c'est que cette modification-là proposée n'a pas été effectuée pour une raison de fiabilité et n'a pas été effectuée pour une raison de problème de congestion. Et ça c'est très clair au niveau de la preuve. Monsieur Clermont a été contre-interrogé là-dessus à plusieurs, par moi et par d'autres intervenants.

Et je vous réfère plus particulièrement à l'extrait que vous avez au paragraphe 30. Alors, je demande à monsieur Clermont si, effectivement, il y avait dans cette décision-là une considération de fiabilité, il répond :

R. J'ai effectivement dit à plusieurs reprises ici et dans une autre cause...

On comprend que c'est le dossier des plaintes.

... qu'il n'y avait pas de problème de fiabilité sur le réseau du Québec qui nous avait amenés à coordonner.

Alors, je lui pose également « Est-ce que ça découle d'un problème de congestion? ». Il répond :

Ça ne découle pas, c'est ce que j'ai aussi dit dans un autre dossier, ça ne découle pas d'une contrainte d'exploitation de réseau. Ça ne découle pas de congestion.

Je vous demande tout de suite de considérer cet aspect parce que quand je traiterai de la question de la l'affaire de BC-UC, c'était justement dans l'affaire BC-UC une problématique de congestion et je vais y revenir.

On continue :

R. Ça ne découle pas, c'est ce que j'ai aussi dit dans un autre dossier, [...]. Ça ne découle pas de congestion. Et ça ne découle pas, comme vous l'avez dit, d'un problème de fiabilité. Ça découle de considérations qui sont sur une base commerciale, qui sont sur la cohérence du message, des signaux ou du message

envoyé au marché.

Alors, regardons le marché. Bien, le marché, et vous allez voir la preuve est également très claire là-dessus, le deux mille (2000) du côté Québec c'est une donnée qui est historique. Le mille deux cents mégawatts (1200 MW) de contingence, et tantôt j'ai peut-être oublié de vous dire qu'au niveau du TRM qu'on avait déterminé c'est en fonction de la première contingence évaluée du côté de l'interconnexion Nouvelle-Angleterre. Alors, ces données-là elles sont connues.

Je vous demande tout de suite pourquoi vouloir envoyer un message quand des données sont connues et depuis toujours. Alors, je vous réfère à nouveau au contre-interrogatoire, on nous dit à la question, je demande à la question 275 :

Q.275 Alors, je retourne à la Nouvelle-Angleterre. Ce n'est pas nouveau que la Nouvelle-Angleterre du côté américain ait une limite de 1200 son ATC? Vous faites non de la tête.

Et en fait c'était maître Sicard, je m'excuse. Et la réponse c'est :

R. À ma connaissance, ça fait très longtemps, à, peut-être même toujours,

là, mais...

On a vu également en fonction de la preuve que la coordination n'a pas été exigée par les réseaux voisins. C'est une décision unilatérale du Transporteur.

Et je ne rentrerai pas dans le détail, je vous réfère à la preuve qui a été déposée dans le contexte du huis clos et je vous suggère d'y référer.

Par contre, on sait qu'il y a eu des discussions à savoir est-ce que le mille deux cents (1200) c'est une valeur qui est correcte, est-ce que ça peut être augmenté, est-ce que ça peut être à mille quatre cents (1400) par exemple. Et notre expert vous l'indique dans son rapport quand il fait référence à l'année deux mille sept (2007) quand il y a eu des discussions justement pour tenter d'augmenter à mille quatre cents mégawatts (1400 MW).

Maintenant, au niveau des ETC quelle est la constante. La constante c'est qu'il y a quinze cent six mégawatts (1506 MW) et qu'il n'y a jamais eu de problème. Quelle est la solution qu'on veut régler? Je vous réfère à l'interrogatoire de maître Sicard qui dit justement :

Q.276 Et, par contre, vous aviez des réservations et vous aviez accepté depuis quand même plusieurs années des réservations long terme qui totalisaient 1500 et quelques, là, de réservations sur cette interconnexion?

R. C'est vrai.

Q.277 Est-ce que, au cours des dernières années, il y a eu une problématique pour vous au Québec à desservir vos clients qui avaient fait ces réservations?

R. Bien, la question a déjà été posée à plusieurs occasions. Si vous faites référence à un problème de fiabilité...

Problème de congestion, et caetera. Il répond qu'il m'a déjà fourni la réponse.

Q.278 Donc, vous n'avez eu aucun problème, Québec, à respecter vos engagements envers vos clients et vous avez bénéficié de contrats de long terme pour 1500 mégawatts au niveau de vos revenus et vous en bénéficiez toujours?

R. Nous avons bénéficié d'un revenu de 1506 mégawatts et on en bénéficie toujours effectivement avec la dernière décision de la Régie.

Donc, on résume. Pour l'instant, pas de problème de fiabilité, pas de problème de congestion, des données qui sont connues et des ETC qui sont toujours respectés à hauteur de mille cinq cent six mégawatts (1506 MW).

Et que fait le réseau voisin? Le réseau voisin, on a, vous vous souviendrez, produit son tarif, et vous avez la référence au paragraphe 37. Et monsieur Roach y faisait référence dans son rapport et on retrouve dans le tarif de l'ISO New England la phrase suivante :

The Phase I/II HVDC-TF is a controllable DC Inter-Control Area tie line. Therefore it is not necessary to coordinate the Phase I/II HVDC-TF ATC values with the Hydro-Québec Control Area.

Le réseau voisin lui dit, nous dit en fonction des caractéristiques, et c'est là que je vous dis qu'il faut faire les liens sur la question des caractéristiques du réseau, le réseau étant

asynchrone, le réseau voisin il dit « Moi, je ne vois pas l'utilité de coordonner les ATC ».

L'expert monsieur Hanser nous a confirmé que ce tarif était conforme à la FERC. Au niveau du contre-interrogatoire de monsieur Roach sur cette question, je vous réfère au paragraphe 40. On indique :

However, I think that it should have been really New England who brought up this issue of the inconsistency. I say that because the New England ISO and the New England entities are the ones that are directly under FERC jurisdiction, ...

On se souviendra, et je vais en reparler, tout le débat sur la question de la juridiction qui a été soulevé par le Transporteur dans le contexte de l'Annexe K.

... they're the ones that are there with most of the concern.

However, if you look to the New England ISO, their view is that there's no need to take action to make these two sides estimates consistent. They say that there's no need for

consistency and they point to the fact
that this is a direct current line and
therefore it is much more
controllable.

Monsieur Roach également indique ce que vous
retrouvez au paragraphe 11 à nouveau qu'il
considère à sa lecture des documents et vous met en
lumière le fait que le réseau voisin a donc décidé
de ne pas coordonner.

10 h 33

Voyons maintenant qu'est-ce que la FERC
nous dit sur tout ce sujet. Vous allez voir des
extraits et je vais essayer d'y aller même si
c'est, je vous ai déjà averti que ça allait être
long et laborieux, je vais essayer d'être, de vous
faire grâce de certains passages, mais de vous
expliquer exactement je pense la trame qu'il faut
considérer au niveau de l'évaluation des
ordonnances 890.

Vous allez voir dans les extraits que je
vous ai cités, la constante suivante, au niveau de
la coordination des ATC puis au départ de toute la
question des ATC. Ce qu'on a voulu faire comme je
vous le disais tout à l'heure, c'est d'avoir des
méthodologies semblables. De faire en sorte que

deux réseaux voisins en bout de ligne disent une définition de par exemple des TTC ça va être X et que les définitions ensemble et non pas les valeurs nécessairement, mais que les définitions soient semblables pour éventuellement arriver avec un objectif possiblement de « consistency ».

Vous allez voir que la notion de « consistency » elle a fait couler beaucoup d'encre. Mon collègue vous réfère à un paragraphe de l'ordonnance 890 de la FERC qui a justement fait couler beaucoup d'encre. Et on va voir comment ce paragraphe-là et cette première interprétation a été finalisée dans le contexte des ordonnances 890-B, C et suivantes.

Alors et vous allez voir que dans l'évaluation et dans toute cette chronologie-là la FERC est venue dire et c'est très clair, « consistency » ça ne veut pas dire identique. L'obligation c'est de tendre à avoir une méthodologie semblable, des définitions qui se ressemblent, mais ça ne veut pas dire en bout de ligne d'arriver à un chiffre égal.

L'objectif c'est, vous allez voir l'expression est un peu plus loin, vous l'avez au paragraphe 45 l'objectif c'est d'avoir des résultats

« predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent and replicable ». À nouveau je vous dis tout de suite, le moins trois cent six (-306) là, ça ne rencontre pas des résultats qu'on pourrait dire de « predictable, sufficiently accurate, consistent, equivalent and replicable ».

Regardons de « Fact Sheet » de l'ordonnance 890 sur la question de l'ATC et je pense que ce que je vous ai dit est essentiellement pratiquement un résumé qui se retrouve ici. Donc on voit au deuxième paragraphe :

After concluding that the absence of a consistent ATC methodology increases the discretion of transmission providers and the opportunities for undue discrimination.

Et je m'arrête là tout de suite. C'était quoi l'objectif, c'était effectivement plus de transparence. Et pourquoi plus de transparence? Parce qu'on avait toutes sortes de valeurs qui n'étaient pas pareilles d'un réseau à l'autre et en fait je devrais dire des composantes qui n'étaient pas pareilles d'un réseau à l'autre.

Et ça ça avait pour objectif justement de favoriser la discrimination induite même au niveau

des ATC, ce n'est pas juste même, ça fait partie de l'ordonnance 890 au complet de régler cette problématique.

Et donc un résultat qui tendrait à avantager l'affilié, je vous dis tout de suite qu'à la base quand on regarde ne serait-ce que cette ligne-là et vous allez voir c'est partout cette notion-là qui se retrouve au niveau de la coordination des ATC. Je vous sou mets que c'est problématique.

Alors premier tiret :

Consistency in all ATC calculation components and some data inputs and modeling assumptions, as well as consistency in the exchange of data between transmission providers.

Ensuite on a comme deuxième tiret l'importance et je vais y revenir quand je vais vous parler de l'autre ordonnance qui est l'ordonnance 729, de travailler de concert avec la NERC afin de développer justement ces standards qui est la question des normes de fiabilité et je vais y revenir.

Et finalement :

Increased transparency of ATC

calculations through the inclusion in
each transmission provider's OATT of
its specific ATC calculation
methodology, and through posting of
relevant data and models on each
transmission provider's open access
same-time information system

le système OASIS.

La question de l'importance de remédier à
la situation de discrimination induite vous le
retrouvez à l'ordonnance, au paragraphe encore 68
de l'ordonnance 890 de la FERC et encore une fois
vous voyez la même, la même récurrence, c'est-à-
dire qu'on veut trouver une façon pour régler le
« lack of a consistent and transparent methodology
for calculating ATC ».

Alors ça ça revient et vous allez le voir
dans tous les extraits que je vous ai cités ci-
après. On demande donc qu'une formule qui soit
claire et qui soit donc conforme à ces objectifs-
là.

Monsieur Hanser dans son rapport est
d'accord avec cette notion-là, vous l'avez au
paragraphe 49. Sur la question à nouveau, la
question de discrimination induite, on vient vous

dire au paragraphe 195 de la FERC que c'était le manque de constance au niveau des méthodologies qui, et vous l'avez souligné, « poses a threat to the reliable operation ».

Et là j'ouvre une parenthèse. C'est ça également l'objectif qui est visé, c'est la notion de fiabilité. Vous vous souviendrez que dans le cadre du présent dossier et je viens d'en parler, la modification n'a pas pour objectif la fiabilité.

Je conclus sur 890 au paragraphe 52 sur cette notion-là encore de similitude dans les calculs, dans les définitions, etc. Et ça vous l'avez à nouveau au paragraphe et vous le voyez au paragraphe 53 là, les différents paragraphes que je vous ai cités au niveau de la FERC.

Au paragraphe 54, je vous indique que la FERC a également indiqué que l'objectif n'était pas une seule et unique méthodologie. Vous le voyez dernière ligne :

[...] We also see little benefit in
requiring a lowest common denominator
ATC calculator.

Vous vous souviendrez que c'est ce que le Transporteur vous demande d'appliquer dans le présent dossier.

Au paragraphe 210 de l'ordonnance 890 de la FERC on revient avec le principe dont je vous ai parlé et l'importance de s'assurer qu'on enlève cette discrétion-là qui vient du fait que les, on n'a pas de constante dans les valeurs. Et avec la référence qui est intéressante, vous avez le souligné :

[...] will reduce the opportunities
for the exercise of discretion that
may lead to undue discrimination
against unaffiliated transmission
customers.

On indique ensuite lorsqu'on parle de trois méthodologies possibles pour le calcul des ATC, on a compris que le Transporteur avait choisi le « Rating Path ». Et à ce même paragraphe-là, on revient avec la notion de normes de fiabilité dont je vous ai parlé en disant essentiellement le tout va se développer, la notion de « consistency » va devoir se développer en fonction des normes de fiabilité.

Sur la question du « lowest common denominator », monsieur Hanser le confirme dans son rapport et il indique que la FERC, ce n'est pas une exigence de la FERC d'avoir la notion de « lowest

common denominator ». Et c'est également confirmé par notre expert au paragraphe 59 de son rapport.

J'ouvre ici la parenthèse, je vous disais tout à l'heure que mon confrère a cité un paragraphe spécifique dans son plan d'argumentation qui est le paragraphe 52. C'est le paragraphe qui a fait effectivement couler beaucoup d'encre. Et je vous explique tout de suite.

Dans cet extrait-là la notion de « consistency » et la phrase qui était la suivante : « To achieve consistency ATC values on either side of a single interface ». C'est l'expression qui a fait couler beaucoup d'encre parce que tout le monde a commencé à demander est-ce que ça veut dire identique ou pas.

Et les premières ordonnances de la FERC sur, qui ont suivi, en fait l'ordonnance 890-B qui a suivi la 890-A sur cette question-là a gardé un peu en suspens tout le monde jusqu'à l'ordonnance 890-C où là la FERC est venue confirmer non ça ne veut pas dire identique.

Et vous avez les extraits pertinents qui se retrouvent au paragraphe 62 et on vient dire :

The Commission clarifies that it did not intend in Order No. 890-B to

require transmission providers to post identical ATC values on either side of an interface in every instance and at all times.

Quand monsieur Roach vient vous dire qu'il faut considérer pourquoi on fait un changement et les circonstances propres à l'espèce, la FERC est venue dire ce n'est pas :

[...] in every instance and at all times. While ATC values on either side of an interface may be identical in some instances, in others they may not. To the extent necessary, the Commission grants rehearing of Order No. 890-B to eliminate reference to the posting of identical ATC values on either side of an interface.

Au paragraphe 890-C de la FERC et je m'aperçois qu'il y a d'après moi une coquille au paragraphe 62 parce qu'on aurait dû lire le 890-C et non pas la B là.

(10 h 45)

Au paragraphe, 890-C de la FERC, et je m'aperçois qu'il y a, d'après moi, une coquille au paragraphe 62 parce qu'on aurait dû lire le

« 890-C » et non pas la B. C'est effectivement la 890-C qui est venue régler la question. Toujours dans 890-C, page 15, paragraphe 9. Et je pense que vu que ça clôt la question de ce qu'est la notion de « consistency », vous me permettrez de la lire :

The requirement, then, is not to achieve identical postings of ATC values on either side of an interface, as NorthWestern contends. The requirement is, instead, to achieve consistency in such values through the development of ATC calculation methodologies that produces sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results, ...

On revient avec ce qu'on a dit au départ.

... in some instances, it may be possible for transmission providers under these methodologies to achieve identical ATC values on either side of an interface. In others such as when there are differences in reservation status or when there are multiple interfaces between the transmission

providers, it may not be possible or even practical to achieve identical values.

Donc, dans certaines circonstances et quand c'est nécessaire.

Et cette position-là de la FERC, bien, monsieur Hanser, l'expert du Transporteur, le confirme dans son rapport. Vous l'avez au paragraphe 65. Monsieur Roach vous dit la même chose au niveau de l'Ordonnance 890-C. C'est qu'il mentionne :

However, there was substantial push back by intervenors on the use of the word identical and in response to intervenors' assertions that having identical ATC values on either side of a single interface is "not reasonably achievable", [...].

Alors, c'est ça le test.

Je vous dis au paragraphe 68 que je considère, à la lecture de ça, que ce n'est... c'est une obligation de moyen, ce n'est pas une obligation de résultat. Et qu'en fonction du test qu'on vient de voir, je vous l'ai dit tout à l'heure, je vous sou mets que les modifications

proposées ne rencontrent pas ce test-là. Et je me limite à la coordination des ATC dans le sens suivant. C'est que, oui, on a fait l'exercice de faire un Appendice C-1 pas mal plus étoffé, on l'a vu, que l'ancien Appendice C. On a répondu à cette problématique-là. Mais est-ce qu'il y avait besoin d'aller un pas plus loin et de coordonner les ATC en fonction de la FERC? Je vous dis non. Et je reviens encore avec mes questions du début, pourquoi le Transporteur décide de le faire?

On verra tout à l'heure ce qu'il mentionne sur la question du signal, et caetera, et l'espèce de garantie qu'il pense qu'il a à offrir aux clients du service de transport qui, selon nous, est un argument complètement dénué de fondement, et je vais y revenir.

Au niveau de l'Ordonnance 729 de la FERC, je vous ai mentionné tout à l'heure qu'il y avait un lien au niveau de la fiabilité, il y avait un lien au niveau des normes de fiabilité, et c'est la suite avec l'Ordonnance 729. Et je ne vous ferai pas la lecture des paragraphes 2, 3, et caetera, mais je vous invite à les regarder. Et l'historique dont je vous ai parlé tout à l'heure des Ordonnances 890 et suivantes s'y retrouve. Et ce

qu'on retrouve, par contre, à la fin du paragraphe 3 c'est que justement la notion de « consistency » ça va être les normes de fiabilité qui vont nous permettre de déterminer ce que ça veut dire.

J'attire votre attention au paragraphe 10 qui reprend le même test dont je vous ai parlé, qui réfère au « threat to the reliable operation » et qui indique ce qui suit à la fin :

[...] particularly with respect to the inability of one transmission service provider to know with certainty its neighbors' system conditions affecting its own available transfer capability values.

Et là vous allez voir que ce qui était, ce qui a été discuté et traité dans l'Ordonnance 729 c'est justement d'avoir à développer ces normes de fiabilité-là par le biais des normes de fiabilité.

Qu'est-ce que ça veut dire pour nous au Québec? Ça veut dire le dossier du coordonnateur de la fiabilité. Et là vous vous souviendrez que le Transporteur vous dit ce qui suit au niveau de cet aspect « Écoutez, on a fait le travail là. On vous le dit c'est correct. » Alors, c'est un acte de foi. « Prenez ce qu'on vous dit là puis on a déjà,

on a déjà fait la vérification. On est déjà à la page. C'est correct. »

Je vous sou mets qu'à partir du moment où on a un différend majeur sur la notion même de ce qu'est le « consistency », je vous sou mets que mes clients ne veulent pas être préjudiciés par une décision du Transporteur, en fait par le fait que la Régie n'a pas encore même adopté ces normes.

EBM est intervenante dans le dossier des normes de fiabilité. Il y a eu une première décision, vous le savez, c'est de connaissance je dirais réglementaire. Et ces normes sont toujours à être retravaillées. Et dans ce dossier-là on a une très belle collaboration avec le coordonnateur de la fiabilité.

Mais, si vous regardez la décision dans le dossier des normes, on a demandé quand même au coordonnateur de refaire ses devoirs, de remettre ensemble certaines notions. Parce que ce n'est pas, ce n'est pas des notions qui sont nécessairement aussi évidentes qu'on le laisse paraître.

Et même dans le premier dossier, on n'a même pas encore abordé la norme de fiabilité qui concerne de façon plus spécifique le TRM. Et cette norme-là elle a été déposée, la norme NERC a été

déposée dans le présent dossier. Vous l'avez, les références au paragraphe 76.

Alors, de venir nous dire « Prenez pour acquis qu'on a fait le travail », ce n'est pas acceptable. C'est une décision qui va être à venir. Et pour cet aspect-là même, dans le contexte où on conteste la façon dont le Transporteur considère la notion de « consistency », bien, vous me laisserez l'opportunité de pouvoir représenter adéquatement les intérêts de mes clients, si besoin est, dans le dossier du coordonnateur de la fiabilité.

Je vous amène au rapport de monsieur Roach.

10 h 53

Mon confrère vous a dit, écoutez, monsieur Roach, là, prenez son rapport, son opinion, et mettez-le de côté, parce que, entre autres, il aurait finalement admis, suite au brillant contre-interrogatoire de mon collègue que la coordination, c'était une bonne chose. Monsieur Roach dit depuis le départ qu'il n'a pas de problème avec la notion de coordination. Ce qu'il vous dit, c'est qu'il faut regarder pourquoi on la fait et dans quel contexte on la fait.

Et, ça, c'est dès le début de son rapport, et vous avez les citations au paragraphe 81 et

suivants qui le mentionnent. Au paragraphe 82, il vient vous dire que le Transporteur aurait dû justifier justement l'objectif visé par l'harmonisation. Puis pour que ce soit bien clair, là, vous allez voir, je reviens un peu en arrière, au paragraphe 81, vous voyez qu'il dit qu'il n'a pas de problème avec la question de la coordination. Alors, c'est faux de prétendre, et on reviendra avec la décision de BC-HC, qu'il dit deux choses distinctes devant deux forums différents.

Je vous réfère également à la décision D-2009-08 où on indiquait justement que, au niveau des justifications, le Transporteur devait considérer l'impact au niveau de la clientèle. Et ça me ramène aux différentes questions que monsieur Roach vous posait, posait dans le contexte du présent dossier, soit l'objectif recherché et quel est l'impact au niveau de la clientèle de ce changement-là. Vous avez ça aux paragraphes 86, 87 et suivants.

Au niveau de la question du niveau de preuve, vous avez une référence au paragraphe 88 où notre expert vient vous dire qu'il considère que le Transporteur « should provide a full, quantitative account of the experience with schedules and power

flows on the Intertie to support the level it chooses for ATC ». Parce que ça aussi, c'est une considération importante. Selon lui, et nous appuyons cette position que c'est le Transporteur qui aurait dû vous expliquer et soumettre et faire une démonstration claire de l'importance ou la raison de la coordination au niveau de chacune des interconnexions. Et vous avez ça au paragraphe 89.

J'aborde rapidement la critique que nous faisons du rapport de monsieur Hanser qui, je vous le répète, propose l'approche du « least common denominator ». Vous allez voir des paragraphes 92 et suivants que, dans le fond, ce que monsieur Hanser a fait, là, c'est de reprendre l'Annexe C-1 en vase clos sans avoir quoi que ce soit d'autre que ce qu'il y avait dans l'Annexe C-1, sous réserve de son évaluation de l'ordonnance 890 de la FERC avec laquelle on n'a pas de difficulté.

Un des points fondamentaux, et vous l'avez à partir du paragraphe 95, et c'est important de le mettre en lumière, même s'il fait référence à la question de l'importance de remédier à la situation de discrimination induite, bien, monsieur Roach, au paragraphe 95 admet qu'il n'a pas évalué l'impact sur la clientèle.

Et je vous réfère également à ce sujet-là au paragraphe 96. Il n'a pas non plus considéré s'il y avait des clients qui détenaient des droits de renouvellement, au paragraphe 97. Au paragraphe 98, il n'a pas considéré s'il y avait un impact à l'égard d'autres sections du tarif. Au niveau de l'analyse historique, ce qu'il a fait, vous le voyez au paragraphe 99 les questions que j'ai posées, également au niveau des données quant au flux réel et... Donc, essentiellement, puis je lis ça avec les questions, la question 102 pour vous rappeler que ce qu'il a fait, c'est regarder essentiellement à la lumière de C-1, est-ce que ça a l'air de se tenir ou pas.

Et quand on est venu attaquer la crédibilité des différents témoins, et je vais y revenir là-dessus, je vous sou mets que monsieur Hanser n'a même pas consulté les documents confidentiels qui sont les pièces, les documents 1.1 et 1.2 de la pièce HQT-41.

Donc, et je vous amène à la page 24 « Pourquoi faire cette coordination? ». Et ce que je vais vous amener à conclure, c'est que le signal qu'on voulait donner ne tient pas la route. Et ce que j'ai fait dans les paragraphes suivants, vous

allez voir, c'est que j'ai mis en lumière les faits de la décision des plaintes relativement à la question du présent dossier tarifaire. Pourquoi? Parce que je vous sou mets qu'il y a des rapprochements singuliers à faire entre, d'une part, le début de service des conventions de service d'HQP, vous allez le voir dans la chronologie, et l'intérêt du Transporteur de procéder à une coordination.

Tout comme il y a également un lien à faire au niveau de la chronologie comme vous le verrez entre le dépôt des plaintes d'EBM et l'amendement du Transporteur de... en fait, l'objectif de rajouter la question de la coordination et le dépôt par le Transporteur des modifications à l'Appendice C-1 dans le cadre du présent dossier tarifaire.

11 h

Et pourquoi revenir à nouveau sur la question de la décision des plaintes? Eh bien - et je vais y revenir tout à l'heure - la plainte, les plaintes de EBM résultaient justement de la décision du Transporteur de procéder à cette coordination-là. C'est la résultante de la décision du Transporteur.

Et la raison pour laquelle je fais

référence également à cette décision-là, c'est que la Régie, dans ce dossier-là - et je vais y revenir - a confirmé le respect des droits de notre cliente dans le contexte justement du dossier de la coordination et du renouvellement des droits d'EBM.

Alors, les faits de... les faits - et je ne veux pas... je vais juste vous attirer sur les points fondamentaux. Vous le savez, EBM détient des droits, des conventions de service, et vous avez les dates. La première... les premières conventions ont été signées en deux mille sept (2007) et c'était tout d'abord pour cent six mégawatts (106 MW) sur le chemin MATI-HQT-NE. Ensuite, il y a eu un deux cents mégawatts (200 MW) additionnels sur le chemin ON-HQT-NE, au paragraphe 111.

Au paragraphe 113, vous avez la référence à l'effet que HQP, qui détenait une convention de service long terme de trente-cinq (35) ans pour une capacité de mille deux cents mégawatts (1200 MW), a débuté son service le premier (1er) juillet deux mille neuf (2009). Alors, c'est une des premières parties des coïncidences dont je vous faisais part.

Au paragraphe 114, on vient vous dire que EBM a, du côté américain, souscrit des capacités qui totalisent deux cent quatre-vingt-deux

mégawatts (282 MW). Et je vais revenir à cet aspect-là quand on va dire... on va parler tout à l'heure de l'importance pour le Transporteur, semble-t-il, de s'assurer que le client québécois puisse avoir des conventions réalisables en tout temps là, du côté ici, au Québec là. Et quand on considère l'interconnexion HQT-NE, c'est clair que les clients savent qu'ils doivent réserver des capacités de transport de l'autre côté pour transiter de l'électricité, c'est clair.

Le vingt-trois (23) décembre deux mille huit (2008), vous avez le premier avis transmis par le Transporteur sur la coordination des ATC qui réfère au contexte de l'ordonnance 890 de la FERC. Et je vous ai fait, selon moi, la démonstration que, dans le contexte de l'ordonnance de la FERC, l'importance d'avoir une coordination ne veut pas dire « valeur identique ». HQP détient également pour sa part, du côté américain, neuf cents mégawatts (900 MW).

Ce que j'ai mis en italique, vous allez voir, c'est des références au présent dossier pour qu'on puisse voir les distinctions entre le dossier des plaintes et celui de la cause tarifaire. Le vingt-neuf (29) juillet deux mille huit (2008),

c'est le début de Phase 1, et à ce moment-là, en Phase 1, comme je vous le disais tout à l'heure, il n'y a aucune référence sur la coordination des ATC.

Il y a renouvellement des conventions du côté d'EBM. Et la référence la plus précise sur l'absence de documentation concernant la coordination des ATC, vous l'avez au paragraphe 120, et c'est le premier dépôt de la preuve de HQT dans le présent dossier.

Et si vous essayez de trouver quelque chose au niveau de la pièce HQT-1 qui est finalement le document sommaire de l'ensemble de toute la modification, vous ne trouverez aucune référence sur la coordination des ATC.

Premier (1er) juillet deux mille neuf (2009), au paragraphe 123, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est le début du service de transport ferme long terme. Et le huit (8) juillet, on n'est pas très loin du début de service d'où la coïncidence, le Transporteur coordonne ses ATC.

Et on vient voir dans l'avis qu'il vous dit « ça n'aura pas d'impact ». On a vu que c'était faux, il y en a eu un impact et l'impact a été celui de... qui a mené aux plaintes compte tenu que le Transporteur a refusé de reconnaître les droits

de renouvellement d'EBM.

Alors, je reviens au dossier des plaintes. Et vous voyez que, au mois de février, on demande de renouveler les conventions. Et le vingt-deux (22) février... Attendez, je veux juste m'assurer que... En fait, c'est le vingt-cinq (25) février que EBM dépose formellement sa première plainte puisqu'on a procédé, compte tenu qu'il y avait deux conventions, on a procédé en deux temps, mais le dossier a été réuni et vous avez une décision pour ce qui est des deux plaintes.

Le vingt et un (21) mai deux mille dix (2010), le Transporteur a demandé de suspendre l'audition des plaintes, dans l'attente de la décision finale à intervenir dans le présent dossier tarifaire. Et là cette décision-là a été refusée.

Le vingt-trois (23) juin deux mille dix (2010), soit après le dépôt des plaintes, bien là, c'est là qu'on dépose, pour la première fois, l'Appendice C-1 qui est modifié, qui ajoute toute la nomenclature pour les fins de la coordination de l'ATC.

Et à nouveau, par contre, la pièce HQT-1, vous allez voir qu'on n'a aucune information sur

cette coordination-là et que le seul... la seule référence qu'on y fait, outre naturellement le rapport de monsieur Hanser qui sera produit, c'est que... si vous regardez la fiche de l'Appendice C-1, alors vous trouvez la mention que les amendements portent également sur la coordination des ATC, c'est tout.

J'aborde maintenant la décision D-2010-160.

11 h 08

Je vous dirais que quand j'ai entendu mon collègue plaider sur cette décision-là, j'ai eu de la difficulté à me contenir et je vous explique pourquoi. Mon collègue vous invite à lire cette décision-là comme voulant dire que la question de coordination des ATCs n'a jamais été au débat. C'est totalement faux.

La question de la coordination des ATCs je vous l'ai dit est la résultante directe de la décision du Transporteur de coordonner ces ATC. Je vous réfère tout de suite au paragraphe 75 de la décision de la Régie : « [75] La Régie est saisie de deux plaintes » et je vous amène au milieu du paragraphe :

Le Transporteur invoque comme motif de refus qu'il ne peut offrir les

capacités fermes de transport
demandées. L'insuffisance de capacité
résulte du fait que le Transporteur a
procédé à l'harmonisation de sa
capacité de transport ferme avec celle
du réseau voisin et que l'implantation
de cette harmonisation a eu pour effet
de réduire la capacité de transport
ferme disponible sur le chemin HQT-NE
de 2 000 MW à 1 200 MW.

Si ce n'est pas considérer la question de la
coordination des ATC, je vous sou mets avec respect,
je ne sais pas c'est quoi.

La Régie résume de la façon suivante la
question à déterminer au paragraphe 77 :

La Régie doit donc déterminer si la
décision du Transporteur de refuser
les demandes de renouvellement des
Conventions MATI-NE et des Conventions
ON-NE pour le motif d'insuffisance de
capacité de transport ferme disponible
due au processus d'harmonisation qu'il
a mis en place le 8 juillet 2009, est
conforme aux dispositions des Tarifs
et conditions.

Le motif de la coordination, le même motif de coordination qu'il vous présente aujourd'hui. Et je trouve aberrant qu'on vienne vous dire qu'on n'a pas considéré la décision et qu'on vous répète les mêmes choses. C'est l'inverse, le Transporteur n'a pas considéré cette décision-là et ce qu'il vous invite à faire c'est essentiellement prendre uniquement l'opinion du régisseur, de monsieur Lassonde et je vais y revenir, pour vous dire que ce sujet-là a été abordé, il va même jusqu'à dire que la Régie ne m'a pas donné raison et on va le voir.

On vous dit qu'on n'aurait jamais dans cette décision-là, on n'a pas considéré si la coordination des ATCs était préjudiciable. Je vous réfère au paragraphe 116 et suivants de cette décision-là qui revient encore une fois avec le motif de la, le motif qui justifie la coordination des ATCs :

[116] Ainsi, la Régie conclut que la décision du Transporteur de refuser les demandes de renouvellement [...] pour le seul motif que l'ATC sur le chemin HQT-NE défini à la suite de l'implantation de l'harmonisation

était insuffisant, contrevient à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[117] Par ailleurs, la Régie constate que le renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour la totalité des capacités ferait en sorte qu'il y aurait plus de 1 500 MW de réservations fermes sur le chemin HQT-NE, en tenant compte du contrat de 1 200 MW du Producteur ayant débuté le 1er juillet 2009.

Je reviendrai tout à l'heure à la fin sur le paragraphe suivant, le paragraphe 118, parce que ça traite de la question de l'allocation des ATCs et la question de l'article 13.6 qui a été décidée dans le contexte de cette décision.

Ce qui est encore plus, et je suis allée relire les notes sténographiques pour être bien sûre que ce que j'avais entendu c'était ce que mon confrère avait dit. Il vous a dit la chose suivante, les régisseurs Turgeon et Hardy ont considéré que la question de la coordination des ATCs était académique. Et pour vous dire ça il vous réfère au paragraphe 127. Le paragraphe 127 vient

dire :

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 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.

C'était la question suivante qui était académique. Doit-on venir devant vous dans le contexte d'une cause tarifaire pour faire ce genre de changement là ou pas? C'était un des points soulevés par EBM qui disait essentiellement, on fait une modification au tarif, une modification au tarif ça se fait dans une tarifaire, c'est un changement important, le Transporteur ne peut pas décider unilatéralement d'effectuer un tel

changement.

Et quand vous regardez l'opinion additionnelle de monsieur Lassonde, c'est justement sur ce débat-là qu'il s'engage parce que pour lui et j'en conviens, il considère que c'est une question de gestion de réseau. Décision avec ou opinion avec laquelle je ne souscris pas pour différentes raisons dont je vais vous parler tout à l'heure, mais essentiellement qu'est-ce qui est académique? C'est cette question-là.

C'est totalement faux de venir vous dire et vous le voyez à la lecture même du paragraphe 127 que la question de la coordination des ATCs était académique. D'ailleurs la Régie a dit, votre décision de ne pas renouveler pour le seul motif de la coordination des ATCs viole l'article 2.2 des Tarifs.

11 h 15

Alors, je vous l'ai mentionné, il est faux de prétendre, comme on tente de le faire, qu'on est en train de vous faire un deuxième essai. On n'est pas en train de faire un deuxième essaie, on a gagné. On est en train de faire... d'être obligé de vous répéter les mêmes choses parce que, malgré la décision, le Transporteur décide, persiste et signe

et vous demande toujours de procéder à cette coordination qui ne fait aucun sens et qui n'a aucun objectif valable outre le fait que d'avantager son affilié.

Et là-dessus, je vous fais référence au paragraphe 151 sur la question de justement le changement majeur de la coordination des ATC. Et notre expert vous dit, à la page 30, et on est au milieu du paragraphe :

[...] But the reason I say that with some confidence...

Et ça, c'était... mon collègue, essayait de demander à monsieur Roach où il voyait ça dans la décision qu'on avait traité de la coordination des ATC et que la Régie avait considéré que le motif n'était pas valable, vous l'avez. Donc :

[...] But the reason I say that with some confidence is that that reduction from 2,000 to 1,200 is what was the basis for the denial of a rollover or renewal of Brookfield's contract. And by saying that that rollover was improperly denied would at least implicitly say that this harmonization effort is not approved.

Et je vous réfère également au paragraphe 153 du plan d'argumentation. Et avec respect pour mon collègue, c'est totalement faux de dire que monsieur Roach a mal lu la décision. Il a mentionné que « he must be something misting and translation ». Bien, moi, quand je vois son interprétation du paragraphe 127 et de qu'est-ce qui était académique ou pas, je vous dis que c'est plutôt le Transporteur qui a une mauvaise interprétation de cette décision.

La question de l'argument de gestion opérationnelle, je l'ai abordé tout à l'heure, j'y reviens en page 31 pour vous dire ce qui suit. C'est quand même curieux...

Mme LUCIE GERVAIS :

Je vous écoute toujours.

Me PAULE HAMELIN :

C'est quand même curieux que, d'un côté, on vous dise « écoutez, c'est de la pure gestion opérationnelle, c'est fait depuis le huit (8) juillet deux mille neuf (2009) », mais qu'on vous demande quand même et qu'on est devant vous et qu'on prend du temps de la Régie, pour procéder à un amendement des Tarifs et conditions.

De l'une de deux choses, si on pense

véritablement que c'est de la pure gestion opérationnelle et que c'est au Transporteur de déterminer qu'on passe de deux mille à mille deux cents mégawatts (2 000-1 200 MW), qu'est-ce qu'on fait devant vous présentement? Je me le demande.

La question de l'argument du signal commercial, je vous l'ai dit, la position du Transporteur, c'est qu'il vous dit « je dois m'assurer - et c'est la représentation que je veux faire à mes clients - que les transactions pourront se faire et être réalisables en tout temps ».

Alors, Monsieur Clermont vient nous dire, au paragraphe 164, encore une fois, que :

Ce n'est pas un objectif de fiabilité.
Je pense que vous l'avez compris.

C'est un objectif de transparence commerciale d'envoyer le bon signal à tous les clients, d'éviter les questions du genre : « Oui, mais là, quand je vais sur le site de ISO New England, je vois 2000. Vous, vous avez 1200 - l'inverse - je ne comprends pas pourquoi ».

Et vous voyez la suite :

Donc, c'est un signal commercial pour

diminuer la confusion et augmenter la
transparence.

Ayant en tête le moins trois cent six (-306)

Q.143 Et ce n'est pas non plus un
problème de congestion?

Non, c'est

R. [...] un terme leadé.

Q.144 Mais, en fait, c'est une
question commerciale. [...]

et on confirme, c'est une question

R. [...] commerciale de transparence
et de clarté.

Mais, ce signal commercial-là, selon nous, est
complètement incohérent avec tant les agissements
passés du Transporteur, ses obligations et
responsabilités, comme je vous l'ai dit d'entrée de
jeu, les agissements des parties concernées et les
caractéristiques du réseau. J'aborde ces quatre
points-là à partir du paragraphe 166.

Les agissements passés. Dans son
argumentaire, le Transporteur vient dire « monsieur
Roach n'a pas considéré la décision D-2002-95. Vous
devez donc rejeter son opinion parce que, D-2002-
95, la Régie a dit au Transporteur « vous avez
l'obligation de coordonner » ».

Je vous réponds la chose suivante, si le Transporteur considère que la Régie lui a dit, depuis deux mille deux (2002), de coordonner, il ne l'a pas fait. Et s'il avait cette obligation-là, pourquoi attendre depuis deux mille deux (2002) pour envoyer le bon signal à ses clients?

Les agissements des contreparties. On vous a dit tout à l'heure que les données étaient connues. Au paragraphe 170, vous avez la référence à l'effet que le Transporteur reconnaît que les intervenants de marchés sont sophistiqués. Ils savent à quoi s'attendre. Ils connaissent le nerf de la guerre. Le nerf de la guerre, c'est d'avoir des conventions de service de l'autre côté pour pouvoir transiter de l'énergie. Et ça, vous avez ça au paragraphe 170. Si l'information, elle est connue, encore une fois, pourquoi faire ce changement?

11 h 22

Monsieur Clermont, au paragraphe 172, reconnaît que le milieu connaît la situation et reconnaît également le fait qu'il y a mille cinq cent six mégawatts (1506 MW) du côté Québec et ce malgré la donnée historique de l'autre côté de mille deux cents mégawatts (1200 MW). Un autre fait

incontournable.

Donc, encore une fois, pourquoi vouloir donner le bon signal et arrive-t-on véritablement, et je vous l'ai dit tout à l'heure, je reviens sur cet aspect-là parce qu'il est fondamental, est-ce qu'on peut, si on se rattache à la FERC, vraiment parler de « predictable and sufficiently accurate, consistent equivalent and replicable results »? Je vous sou mets que poser la question, c'est y répondre. Notre expert vous dit également son scepticisme par rapport à ce changement. Et vous l'avez au paragraphe 175. Il vous mentionne, vous l'avez au milieu du paragraphe :

The third point I would like to draw out about the Régie order is that they ruled that there was no degradation of service...

Je vais vous revenir avec ça dans la décision BC-UC.

... of this Quebec-New England intertie even when firm reservations totalled more than 1,500 megawatts.

Un peu plus loin :

So, this caught my attention because here again it raises some scepticism

about how did we get to that 1,200
megawatts? How do we know that's the
right number when we see more than
1,500 megawatts at times being served.

Il est important de noter, et j'arrive au deuxième point, que le Transporteur, au niveau de la question des obligations et responsabilités, il n'a pas la responsabilité de s'assurer qu'un client de transport du Québec puisse transiter du réseau voisin. Ça apparaît à ses Tarifs et conditions. Ce n'est pas une responsabilité qu'il prend sur ses épaules. C'est indiqué que cette responsabilité-là relève du client du service de transport qui demande le service.

C'est reconnu également par le Transporteur, et vous l'avez au paragraphe 177 où j'indique que la responsabilité de s'assurer de prendre les arrangements nécessaires pour pouvoir transiter sur les réseaux voisins, c'est le client du service de transport qui l'assume. Et j'ai posé la question à monsieur Clermont :

Q. Est-ce que c'est... je vais vous suggérer que c'est effectivement à vos clients de service de s'assurer d'être capable de livrer à destination?

Sa réponse :

R. Bien sûr, coordonné ou non coordonné, il est toujours de la responsabilité du client de s'assurer de prendre les engagements nécessaires pour faire ce qu'ils souhaitent faire.

Q. Je reviens avec la situation du Transporteur. Vous m'avez dit que vous n'avez pas à garantir de l'autre côté. Vous avez dit que vous étiez d'accord avec moi à ce niveau-là. Et vous êtes d'accord que c'est en vertu du Tarif. Vous avez... et je vous réfère à 16.2 du Tarif, c'est clair que le Transporteur ne prend pas la responsabilité de d'assurer qu'un client de transport qui a des droits au Québec a effectivement des droits au réseau voisin?

Réponse :

R. C'est clair que le Transporteur ne prend pas cette responsabilité-là, nous sommes d'accord.

Comme on vient vous dire que ne pas accepter ce changement-là pourrait avoir comme conséquence des

plaintes, je vous sou mets qu'il n'y a aucune preuve à cet effet-là. La preuve est au contraire. C'est la coordination qui a causé les plaintes. Le Transporteur vous dit que c'est pour offrir plus de transparence.

Eh bien, les avis qu'il a envoyés à sa clientèle pour dire qu'il coordonnait, je vous dirais qu'ils sont loin d'être clairs. Si on avait voulu véritablement avoir un souci de transparence, il me semble qu'à tout le moins, dans les avis transmis à la clientèle pour dire : Voici, effectif le huit (8) juillet deux mille neuf (2009), on coordonne. Nous vous soumettons que l'objectif de clarté ne se retrouvait pas, certainement pas dans les avis en question.

Finalement, on parle de... on arrive avec la notion de garantie que le Transporteur devrait fournir. Et je reprends ce qu'on a dit. Au paragraphe 183, on dit : le Transporteur garantit le caractère véritablement ferme du service de transport vendu.

On va voir dans la décision BC-UC qui est fort intéressante. Et vous me direz, Monsieur le Régisseur, si vous voulez que je coupe.

LE PRÉSIDENT :

R-3669-2008
4 juillet 2011

PLAIDOIRIE
EBM

- 67 -

Me Paule Hamelin

Peut-être ça va être le moment de prendre une pause. Combien de temps que vous pensez qu'il vous reste pour compléter cette section?

Me PAULE HAMELIN :

Bien, la section BC-UC a quand même une certaine importance. Je pense que j'en ai encore pour une demi-heure pour cette section.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Donc, nous allons prendre une pause jusqu'à onze heures quarante-cinq (11 h 45) et revenir par la suite. On essaiera de procéder avec la suite de cela.

Me PAULE HAMELIN :

Parfait.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

11 h 45

LE PRÉSIDENT :

La reprise de l'audience, Maître Hamelin.

Me PAULE HAMELIN :

Alors j'étais à aborder la décision BCUC et je vous ai entendu, je vais essayer de la résumer plutôt que d'y aller paragraphe par paragraphe.

Essentiellement voici les faits importants que vous

devez considérer de cette décision-là.

C'est une augmentation des ATCs qui a été effectuée dans ce dossier-ci. Je pense qu'on est parti de deux cent dix mégawatts (210 MW), on a augmenté à cinq cent quarante-cinq (545) et ensuite à sept cent quatre-vingt-cinq mégawatts (785 MW). Et la grosse problématique du dossier BCUC c'est que la décision de coordonner vers le haut a eu pour résultat de dégrader la qualité du service que l'on a fourni.

Et vous avez cette référence-là au paragraphe 206 au niveau des clients et qu'est-ce qui était l'impact au niveau des clients existants. Alors les clients existants ont fait l'objet de coupures pour environ vingt-six pour cent (26 %) des heures en deux mille huit (2008) par rapport à deux mille sept (2007). C'était ça la grosse problématique de ce dossier-là.

Et c'est les clients naturellement qui avaient des contrats existants en fait en particulier ici c'était TCE qui était un client qui avait déjà une convention de service ferme long terme qui est venu dire ce qui suit. Quand j'ai souscrit ma convention de service ferme là, et ça fait partie d'un contrat de service ferme, je ne

m'attendais pas à ce qu'il y ait des coupures, une dégradation du service causée par votre décision d'harmoniser.

C'est fort différent de notre, de notre dossier. Ici il n'y a pas de problématique de congestion, il n'y a pas de problématique de fiabilité et on vous l'a démontré.

Ici les raisons qui ont motivé TCE de demander de déposer une plainte c'est justement cette dégradation-là du service. Et dans le cadre de notre dossier, je vais vous soumettre que et je vous l'ai déjà dit, comment les clients pourraient se plaindre de quoi que ce soit, les données sont connues, elles sont là, il n'y a pas de situation de dégradation du service.

Le Transporteur offre un service ferme et la caractéristique du service ferme et je vous invite et je vais reprendre certains passages de BCUC, mais je vous invite à la regarder attentivement cette décision-là. Parce qu'également elle est d'un très grand éclairage sur la notion justement de qu'est-ce que c'est un service ferme.

Un service ferme, oui, c'est la plus haute priorité et on ne s'attend pas de ce service-là à ce qu'il soit coupé à hauteur de vingt à trente

pour cent (20-30 %) et c'est ça la problématique de ce dossier-là. Et c'est pour ça que dans ce dossier-là on est venu dire les données, les ATCs du réseau voisin n'ont pas besoin d'être nécessairement identiques, mais dans ce dossier-ci là c'est justement préjudiciable à TCE et on ne pourra pas tolérer cette situation-là.

Et ce qui est intéressant, en passant, la, l'équivalent du Transporteur a demandé même d'amender son tarif pour augmenter à sept cent quatre-vingt-cinq (785), pour lui ce n'était manifestement pas une question de pure gestion opérationnelle. Et ultimement la décision de la commission ça a été de ramener toutes ces valeurs à quatre cent quatre-vingts mégawatts (480 MW) et de considérer comment on allait allouer les ATCs restants et comment on allait s'assurer que les clients qui étaient existants soient donc, que leurs droits soient donc respectés.

Alors la notion de, quand on vous parle de l'espèce de garantie et de notion d'« overbooking » là, il faut avoir en tête que dans ce dossier-là c'était clairement une dégradation du service même, la nature même du service alors qu'ici on vient de vous dire que ce qu'on essaie de dire c'est qu'on

va garantir que le service va être réalisable en tout temps.

Ça ne fait pas partie de la notion d'un contrat de service ferme que de garantir que le, que du côté Québec le contrat soit réalisable en tout temps. Le Transporteur ne prend pas cette responsabilité-là. Les contreparties vont chercher des conventions de service de transport.

Et ce qui était aussi fondamental de cette décision-là c'est que du côté Alberta on avait un « power pool », pas besoin d'avoir et de réserver des conventions de service ferme, tous ceux qui se rajoutaient grâce à l'augmentation des ATCs ont pu aller de l'autre côté et bider, excusez-moi l'expression, et c'est ce qui a causé le goulot d'étranglement.

On n'est pas du tout dans la même situation et je vous soumets respectueusement que monsieur Roach ne s'est pas contredit, monsieur Roach n'a pas plaidé deux choses différentes. Monsieur Roach est venu vous dire, est venu dire dans ce dossier-ci que la coordination causait un préjudice. Compte tenu des circonstances propres de ce dossier-là qui est très clair à mon avis.

Et cette décision-là, comme je vous dis je

vous invite à la regarder attentivement, je vous réfère au paragraphe 208, où on peut lire de la décision :

What is not accepted by TCE and NorthPoint and what is in issue in this case is the increased risk of curtailment due to reliability issues on another system brought about by the sale of additional capacity on the BCTC system.

C'est ça, c'est le ratio de cette décision-là et l'objectif. Et je vous invite à regarder les paragraphes, à partir du paragraphe 211 et suivants et j'attire votre attention surtout sur la citation de la page 34 où on indique :

BCTC testified that, at the end of 2007, when it made the decision to sell increased incremental long term firm capacity up to 785 megawatts, it knew that its existing long term firm customers would experience increased curtailment.

Ils savaient qu'il allait y avoir de l'interruption de par leur décision propre et ils ont quand même décidé d'agir. Et c'est ça que la commission n'a

pas accepté.

Et vous avez cette référence-là et je vous invite à lire l'extrait au complet. Comme je vous invite également à lire les extraits à la page 35. Vous voyez à la fin de la citation de la page 35 : « The sale of additional » et vous comprenez que c'est LTF PTP qui était le « point to point capacity on the » et on parle du chemin BC>AB « path only serves to further degrade the service of existing customers ».

Et on va même jusqu'à dire que c'est un exemple de discrimination induite à la page 37.

11 h 57

Alors, dans ce contexte-là, je vais vous inviter à relire le paragraphe 213 que mon confrère vous a lu en disant que c'était assez remarquable. Et vous verrez, selon notre prétention, c'est que, dans notre cas, on n'a pas de problématique telle qu'elle est décrite ici comme un « short term reality » à considérer sur le long terme, qu'il n'y a pas de « real time issue » ici, je pense que c'est assez clair. Et que jusqu'à ce jour, des TTC de mille cinq cent six mégawatts (1 506 MW), il n'y a jamais eu de problématique.

Alors, on vous invite à poser un geste en

avant qui a des répercussions importantes pour, dit-on, un souci de transparence. Et je vous sou mets que les contreparties elles-mêmes vous indiquent qu'ils comprennent le système, qu'ils savent à quoi s'attendre. Alors, on ne peut pas comprendre, de façon rationnelle, la décision du Transporteur.

Je vais vous inviter également à regarder cette décision-là à partir du paragraphe 214, juste pour vous indiquer que toute la question de l'évolution au niveau de la FERC et de l'interprétation à donner et la question de, encore une fois, la discrimination induite, je vous dis et je fais juste la parenthèse que c'est constant avec ce que vous allez lire dans toute notre argumentation sur l'interprétation à donner à ces textes.

Et à partir du paragraphe 216, je vous faisais référence aux différentes définitions que tout un chacun ont donné à l'égard de la définition justement de qu'est-ce que c'est un service de transport ferme. Alors, BCTC plaiderait - et en passant, c'était le docteur Orans qui représentait BCTC - que ce service était :

The last service to be curtailed when

curtailments occur.

Et vous lirez le paragraphe 218 qui explique de façon très claire ce que l'on entend par ce type de service-là.

Alors, c'est vrai que si la garantie est à l'effet que j'ai un service ferme et que je ne respecte pas cette garantie-là, oui, il y a un problème, garantie qui est « highest priority » qui ne devrait pas faire l'objet d'interruption, de coupure pour des raisons autres que du... de l'entretien, des circonstances d'urgence, et caetera. Alors, c'est ça mon service, ce n'est pas autre chose que ça.

Ce qui m'amène à parler, à partir du paragraphe de la page 42, du véritable impact de la coordination. Et comme je vous l'ai mentionné d'emblée, au niveau de la décision D-2009-08, vous avez dit qu'il est important de vérifier l'impact au niveau des clients.

Et ce qu'on vous soumet, c'est qu'effectivement il y en a un. Et ça, peu importe la décision - et ce n'est pas qu'on n'est pas content que le Transporteur nous dise effectivement qu'il va respecter la décision dans le dossier des plaintes, au contraire. C'est que malgré tout, il

demeure une problématique qui est la suivante et je vous en ai parlé.

Cette résultante, c'est qu'on va empêcher toute concurrence finalement sur cette interconnexion-là pour une période de trente-cinq (35) ans, alors... Et ça, ce n'est pas juste une problématique à l'égard de EBM, c'est une problématique au niveau du service de point à point de façon générale. Et à nouveau, sans nécessairement savoir quel est le niveau adéquat d'ATC.

La question de... la question de la diminution du TRM également. Vous vous souviendrez, monsieur Cormier a expliqué ce qui suit - et vous avez l'explication complète de son témoignage à la page 235, mais ce qu'il a dit essentiellement, c'est ce qui suit.

Si le TRM se trouve à diminuer, à partir du moment où j'ai un moins trois cent six (-306), qui va pouvoir bénéficier de ces nouvelles capacités-là? C'est le Producteur. Le Producteur, advenant que le TRM change, il va être avantagé jusqu'à concurrence de ce trois six mégawatts-là (306 MW) parce qu'il n'y aura personne d'autre que lui qui va pouvoir utiliser cette capacité-là. Et vous avez

la référence, comme je vous disais, au paragraphe 235. Je vous sou mets que c'est un exemple de discrimination indue et du préjudice possible à l'égard d'EBM et de la clientèle de point à point.

Sur la question de l'impact au niveau de... et du préjudice, je vous réfère également au témoignage de monsieur Cormier au paragraphe 240. Parce qu'on l'a vu que pour ce qui est de EBM - et je suis au paragraphe 241 - pour la question de si on veut juste essayer de donner une certaine valeur à ce que représentait et ce que représente les conventions de service, il a été reconnu qu'on parlait d'un montant de vingt-trois millions (23 M\$).

Et ce que l'on tente de vous dire au paragraphe 242, c'est qu'il y a effectivement un autre impact important, c'est celui au niveau du tarif. Et je n'ai pas besoin de vous faire de longs calculs pour vous dire qu'à partir du moment où, si je prends l'équation de base qui est au niveau du Tarif annuel, les revenus requis résiduels divisés par les besoins de transport à long terme, si je diminue ce dénominateur-là, naturellement il va y avoir un impact au niveau du tarif.

Et on vous a mentionné tout à l'heure que,

étrangement parlant, dans le cadre de cet amendement-là au niveau des caractéristiques, du lien... des liens HVDC, on n'est pas venu prendre en considération le fait que, de l'autre côté, ça ne posait pas de problème et qu'on avait décidé de ne pas coordonner. Je vous réfère au paragraphe 246.

12 h 4

J'aborde la question de l'autre impact également qui est la détermination de l'allocation des ATCs restants. Et ça, c'est essentiellement une partie de l'opinion additionnelle du régisseur Lassonde et également en grande partie la décision de la Régie dans le dossier des plaintes.

Et je vous ai parlé tout à l'heure, je pense c'était le paragraphe 118, effectivement, à la page 46 la situation est la suivante. Alors, on sait que la Régie a mentionné dans le cadre du dossier des plaintes que, compte tenu qu'il n'y avait pas de problème de fiabilité, on ne pouvait donc pas utiliser l'article 13.6 des Tarifs et conditions dans un contexte d'allocation des ATC restants une fois qu'on procède à la coordination.

Et ça crée la problématique suivante. Si, effectivement, le Transporteur procède à la

coordination et que vous y donnez suite, je ne peux pas invoquer l'article 13.6, la Régie m'a dit ce n'est pas une question de fiabilité. Alors, je vous sou mets ce qui suit. Si, justement, une coupure survient, quel est le recours qui demeure pour EBM? Je vous sou mets qu'en vertu du tarif actuel, il n'y en a pas.

Et ce n'est pas pour rien que le Transporteur vient vous dire « Bien, ça, ça se débattrà dans un autre forum. » Je vous sou mets respectueusement que pelleter par en avant alors qu'il y a une problématique réelle, mon collègue parle d'une hypothèse, ce n'est pas une hypothèse, ça pourrait être une véritable problématique. Elle n'est pas résolue et c'est le changement à nouveau, l'amendement que l'on cherche et que l'ont tente de faire qui cause de faire cette problématique-là.

Alors, je vous sou mets respectueusement que, si la Régie décide de procéder, accepte la coordination du Transporteur, l'article 13.6 devra être modifié, devra tenir compte de cette problématique-là. Parce que, actuellement, et la preuve est claire, je n'ai pas de problème d'interruption de service au sens de l'article 13.6.

Rapidement au niveau de monsieur Roach.

J'ai déjà indiqué que, non, il ne s'était pas contredit. Je vous dis tout de suite que, vous vous souviendrez certainement de la preuve, il sait très bien, il sait très bien dans quelle instance il était, il sait très bien qu'il était devant vous dans le cadre d'une cause tarifaire et que ce n'était pas un dossier de plainte.

Et je vous soumets respectueusement que toutes ces questions qu'il vous soulevait étaient justifiées. Et quand vous regardez la décision BCUC c'est exactement ces questions-là que la Commission s'est posées.

Pourquoi coordonner dans le contexte du dossier BCUC ou dans notre dossier? Si on coordonne qu'est-ce que ça a comme impact? Qui suis-je en train de préjudicier, le cas échéant? Quelle est l'allocation des ATC restants? Tout ça c'est des questions que je pense que vous n'avez aucun choix d'adresser dans le cadre du présent dossier compte tenu des amendements qu'on vous demande de faire.

Un autre reproche que l'on a fait à monsieur Roach, et je vous réfère au paragraphe 93 quand je vous disais que l'on fait des grandes affirmations. On a dit que monsieur Roach n'avait

pas pris connaissance de la preuve appropriée dans le contexte de la coordination des ATC. C'est faux.

Souvenez-vous la preuve appropriée au niveau de la coordination des ATC c'est, essentiellement c'est le rapport de monsieur Hanser. C'est la fiche C-1. D'ailleurs la pièce, on a fait grand état du fait qu'on ne lui aurait traduit que la pièce HQT-1. Premièrement, vous verrez le contexte de la réponse des engagements qui est contraire à ce que l'on vient dire dans l'argumentaire.

Mais, monsieur Roach a considéré le rapport de monsieur Hanser, a considéré la fiche C-1, et je vous sou mets qu'au niveau de la coordination des ATC il n'y a pas grand-chose au niveau de la preuve originale qui en traite. Et il a également considéré, contrairement à monsieur Hanser, les documents qui ont été produits sous pli confidentiel. Et ça je fais juste un topo des points saillants qu'il a considérés, parce que quand vous regardez la réponse aux engagements vous voyez qu'il a lui-même posé des questions. Des demandes de renseignements à monsieur Hanser et tous ces document-là, toutes les portions anglaises il les a considérées.

Et quand on vient vous dire qu'il n'était pas là, dans la réponse aux engagements on vient vous dire que monsieur Stuart Rein, qui a travaillé avec lui relativement à ce dossier-là, était là quand monsieur Hanser a témoigné.

Alors, ça couvre la question de la position de monsieur Roach au niveau de la coordination des ATC et également de son témoignage au niveau dans le dossier BCUC.

Et juste pour qu'on soit certain que l'on comprenne sa position, au paragraphe 272 :

Again, just to be clear, the concept of having consistent ATCs is something I can readily agree with. The issue that I raise here and raised here was can you answer these four questions? If you're going to reduce transfer capability, can you give me a purpose? Can you give me a logic to the level? Can you give me a logic to the allocation? Are you violating any other rules?

Comme le tarif.

Et je vous invite à lire la suite de sa citation à la page 49 et les autres extraits que

vous retrouvez aux paragraphes 273, 274. Et également le fait qu'au paragraphe 275 nous soumettons que la Commission dans le dossier BCUC a justement considéré ces questions.

Sur la question du préjudice est-ce qu'il l'a considérée? Vous le voyez au paragraphe 276, et à nouveau la question des quatre questions aux paragraphes 277 et 278.

Le véritable impact, et ça apparaît à partir, à la page 51, ce qu'on vous soumet c'est qu'avec la preuve que vous avez au dossier c'est celui de l'interconnexion HQT-NE.

Alors, quand on vient vous dire, alors qu'on n'a pas offert d'explication sur l'impact relatif au niveau des autres interconnexions, que notre expert aurait dû considérer lui-même faire son propre, sa propre analyse alors que le Transporteur ne vous la soumet pas, on n'est pas d'accord naturellement avec une telle affirmation.

Et la façon dont il vous a indiqué sa démarche c'est qu'il a considéré que la preuve de l'impact au niveau de l'interconnexion HQT-NE était à ce point parlante qu'elle explique son opinion à l'effet que la Régie ne devrait pas accepter ce changement.

Un mot rapidement à la fin à partir de la page 52 sur la question du droit de renouvellement.
(12 h 12)

La FERC et l'article 2.2, la modification proposée, vous vous souviendrez qu'on demande d'enlever la notion de « nouveau client admissible » alors que la FERC dit « new client, new eligible client ».

Je ne vous ferai pas à partir de la page 52, vous allez voir on a fait l'historique des différentes modifications au niveau de l'article 2.2 avec le temps au niveau de l'historique des Tarifs et conditions.

Je vous amène au paragraphe 296 juste pour vous montrer que cette notion-là on l'a mise, on l'a enlevée, on l'a remise, puis et caetera. Et qu'au paragraphe 297 que la version révisée de la preuve actuelle dans le présent dossier ce qu'on vous demande c'est d'enlever à nouveau le mot « nouveau » de l'article 2.2.

Notre expert a témoigné à l'effet que la FERC ne parlait pas pour rien dire et que, si dans le document de la FERC on avait cette notion de « new eligible client », c'était pour une raison. Et je vous réfère à son témoignage qui se retrouve

R-3669-2008
4 juillet 2011

PLAIDOIRIE
EBM

- 85 -

Me Paule Hamelin

au paragraphe 303. Ce que l'on vous soumet là-dessus c'est que, si on enlève cette notion-là, on enlève la notion de pratiquement la situation du statu quo actuel et ça veut dire essentiellement que quiconque détiendrait des droits présentement pourrait, à la limite, présenter une demande concurrente pour justement faire, faire tomber l'autre demande.

Et nous considérons que ce changement, qui n'a pas été expliqué par le Transporteur, qui ne résulte pas d'une modification de la FERC, ne devrait pas être accepté par la Régie.

On pourrait peut-être, Monsieur le Président, terminer ici puisque ça complète ma plaidoirie sur les ATC.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Hamelin. Donc, nous allons prendre une pause d'une heure pour la pause lunch. Donc, en fait nous allons revenir à treize heures vingt (13 h 20).

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

R-3669-2008
4 juillet 2011

- 86 -

PLAIDOIRIE
EBM
Me Paule Hamelin

REPRISE DE L'AUDIENCE

13 h 21

LE PRÉSIDENT :

Alors reprise de l'audience. Maître Hamelin.

Me PAULE HAMELIN :

Oui. Alors avant que j'aborde les annexes 4 et 5, je voulais juste attirer l'attention de la Régie sur deux, deux malencontreuses coquilles, je vous réfère au paragraphe 164 où naturellement ce n'est pas monsieur Clermont qui a dit la fin du paragraphe et malheureusement ce n'est pas une admission au dossier.

En ce qui a trait au premier objectif,
nous sommes d'avis qu'il n'est pas
fondé pour les raisons suivantes...

Malheureusement il n'a pas dit ça c'est moi et
c'est nous qui le disons et je m'en excuse.

Également au niveau du formatage, une autre erreur
avant le paragraphe 171 qui est au même effet et je
m'en excuse. Voilà.

Alors nous abordons maintenant la question
des écarts de réception et de livraison et à titre
introductif je vous fais tout de suite référence à
la décision D-2009-015 pour vous dire naturellement
et je vais attendre que vous puissiez avoir les

cahiers. Ça va.

Alors au niveau de ce thème je pense que vous allez devoir avoir en tête une décision que vous connaissez très bien, la décision D-2009-015 qui a été rendue dans le présent dossier puisqu'au niveau de la question des écarts de réception-livraison finalement cette décision-là établissait les tenants et aboutissants de ce service de compensation.

Et vous allez voir que ce qu'il faut retenir au niveau de, et je vais revenir au niveau de la décision, c'est que naturellement le présent dossier fait suite à cette décision-là et devrait, l'approche, la formule que l'on vous propose devrait refléter l'approche qui a été retenue dans la décision D-2009-015.

Et la première, le premier point fondamental selon nous c'est la décision, votre décision à l'effet de faire une référence à des prix de marché. Alors vous avez invité le Transporteur à revenir avec une formule qui faisait référence au prix de marché.

Et ce que l'on va vous suggérer c'est que le Transporteur dans le présent dossier n'a pas écouté les directives de la Régie et vous a soumis

finalement une offre qui ne tient pas compte de cet élément fondamental et il y en a d'autres et on va les revoir et que donc que la formule du Transporteur ne devrait pas être retenue.

De notre côté nous croyons que la formule que nous proposons respecte en tout point la décision que vous avez déjà rendue et également les exigences de la FERC qui sont également applicables en l'espèce.

Alors au niveau de la décision D-2009-015 un bref retour sur cette décision, au paragraphe 8, vous avez la référence aux centrales qui sont assujetties et dans le cadre de cette décision-là la Régie est venue dire que EBM était assujettie à ce service.

Et on a traité dans le cadre de ce sujet-là des centrales qui étaient situées dans la zone de réglage du Transporteur et il a été également question des centrales situées hors de la zone de réglage du Transporteur, mais qui seraient synchronisées.

Alors cette question-là avait déjà fait l'objet de votre décision, vous aviez alors mentionné au Transporteur qu'il n'avait pas fourni la preuve suffisante pour ajouter cet ajout-là. Il

revient avec cet ajout et je vous sou mets qu'on n'a pas plus véritablement d'information pour accepter ce changement.

Mais tant qu'à, tant qu'à EBM à partir du moment où elle est située dans la zone de réglage du Transporteur cette question-là je m'attends à ce que mon collègue de NLH traitera justement de l'assujettissement par le rajout de la synchronisation à la zone du Transporteur pour ce qui est d'une centrale qui est hors de la zone de contrôle du Transporteur.

Si vous allez au paragraphe 12 vous allez voir et on a repris finalement le texte de l'argumentation du Transporteur qui pourraient être les centrales assujetties. Et il faut également considérer l'exception de OPG et de l'entente qui est intervenue entre le Transporteur et IESO-NE.

Pour ce qui est du Producteur, la décision D-2009-015, vous l'avez au paragraphe 14 était à l'effet que le Producteur ne devrait pas être, ne devrait pas être sujet à ce service puisqu'il le fournissait. Ça a été votre décision.

Au niveau du paragraphe 15 on vous dit qu'essentiellement on comprend que ça ne s'applique pas au Distributeur sauf dans des contextes de

situation de vente de surplus.

(13 h 28)

Alors, si on fait le tour du jardin, et je pense que ce n'est pas contredit, à l'heure actuelle la véritable entité qui risque d'être visée par ce service c'est ma cliente EBM. Et je pense que vous allez devoir garder ça en tête dans le contexte de l'évaluation de la justesse et de la raisonnable de la formule à appliquer et du fait qu'il faut trouver une formule qui n'avantage pas le Producteur au détriment d'EBM.

Et vous allez voir au niveau de la décision D-2009-015 qu'on est revenu avec différents principes, et je pense qu'il est important de les rappeler.

Tout d'abord, premier grand principe vous êtes venu dire que les objectifs à considérer pour ce service-là n'étaient pas différents des autres objectifs des Tarifs et conditions, c'est-à-dire qu'ils devaient être justes et raisonnables.

Au paragraphe 19, nous revenons avec le point suivant au niveau de la décision qui est fondamental. Vous aviez déjà indiqué que la formule ne devait pas comporter une double pénalité. Et

vous vous souviendrez qu'à l'époque l'offre qui avait été proposée, et vous l'avez au paragraphe 19, c'est un prix de onze et vingt-cinq (11,25¢) ou trois et soixante-quinze (3,75¢), plus le dix pour cent (10 %), plus le vingt-cinq pour cent (25 %). De sorte que la Régie, vous avez indiqué que cette proposition-là comportait une double pénalité.

Je vous sou mets, et vous allez le revoir dans la portion critique de l'offre proposée par le Transporteur, que l'ajout de prix fixe, les cent, vingt-cinq, zéro dollar (100 \$, 25 \$, 0 \$) représente ni plus ni moins que pratiquement la même chose qui était suggérée, selon nous, dans le dossier phase 1, avec la variante qu'il y a une référence au prix de marché. Mais, l'ajout de prix fixe, essentiellement, revient et amène la même problématique de cette double pénalité.

Aussi, au paragraphe 20 il a été décidé que la tarification ne devait pas créer d'effet dissuasif qui était indu ni excessif. Et je vais y revenir tout à l'heure quand je vais vous parler des trois bandes et de l'application du principe au niveau de la formule et des ordonnances de la FERC à ce sujet.

À la page 6, et je considère que c'est un

autre élément fondamental de votre décision phase 1, c'est la référence au prix de marché, et pas juste la référence au prix de marché, c'est la référence au prix de marché qui compense le fournisseur et que cette référence-là, justement, est une juste compensation du service fourni par le fournisseur.

Et donc, pas besoin de considérer plus. Alors, quand on va venir vous dire et essayer de prétendre à la nature d'un service essentiel, à l'importance de dissuader, et toute cette référence-là, ou encore quand on va venir vous dire qu'il faut considérer la valeur de l'eau dans les réservoirs, nous vous soumettons que vous avez déjà décidé que l'approche à retenir était une approche de prix de marché parce que, justement, elle reflétait la valeur pour le Producteur de fournir ce service-là. Et c'est votre décision et on était, je vous sou mets, en droit de s'attendre à ce qu'après tout ce débat en phase 1, et c'est pratiquement, je vous dirais, un appel de votre décision que l'on vous demande, après tout ce débat on puisse effectivement arriver avec une véritable, avec un véritable prix de marché.

À partir de la page 6, du paragraphe 22, on

décrit l'approche proposée par EBM. Nous vous soumettons que l'approche que nous avons, que nous proposons respecte justement un des points importants de votre décision à l'effet qu'on doit faire référence à un prix de marché. Vous avez ça au paragraphe 23.

Et vous avez également au paragraphe 24 la question aussi de la juste compensation compte tenu de l'utilisation d'un prix de marché en fonction des prix horaires sur les marchés limitrophes.

A la page 7, je reviens avec certains principes de la FERC propres à ce service. Tout d'abord, au paragraphe 26 encore une fois la notion de « discriminatory pricing of imbalances » cette fois-ci. Et ce qui nous ramène au fait que l'offre du Transporteur, selon nous, ne doit pas avantager le Producteur parce que sinon on irait à l'encontre de ce principe.

Je vous réfère également au paragraphe 72 de la FERC qui, et je ne lirai pas tout le passage sauf les deux premières lignes qui sont à l'effet suivant :

The Commission agrees that imbalance charges should provide appropriate incentives to keep schedules accurate

without being excessive.

Alors, l'importance d'avoir cet équilibre, ce respect entre, pardon, cet équilibre entre s'assurer du respect des programmes et le fait que le service ne doit pas être non plus excessif.

Vous savez c'est un principe qui se retrouve au paragraphe 28. Et ce qui m'amène au paragraphe 29 où on parle justement des trois éléments fondamentaux au niveau de ce service d'écarts de réception et de livraison. Alors, c'est le paragraphe 635 de la FERC, et je vous réfère aux numéros (1), (2), (3) :

(1) the charges must be based on
incremental cost or some multiple
thereof;

On va voir tout à l'heure la notion de
« incremental cost ».

(2) the charges must provide an
incentive for accurate scheduling,
such as by increasing the percentage
of the adder above (and below)
incremental cost as the deviations
[bands] become larger;

Et là je fais une pause pour vous dire ce qui suit.

13 h 34

Le fait que l'on augmente par pourcentage la valeur du service - et c'est la FERC qui l'a dit - ça règle justement l'aspect dissuasif. Alors, l'objectif d'avoir ce dix et ce vingt-cinq pour cent-là (10 %-25 %), c'est ça la pénalité.

Et le Transporteur est venu vous dire qu'on n'avait pas de problème au niveau des... en tant que tel, du principe du pourcentage. C'est vrai, mais où je pense qu'il y a une contradiction importante, c'est que le Transporteur vous suggère, de par son prix, par sa formule, d'avoir plus que ce que la FERC suggère parce qu'il y aurait un effet... il faudrait avoir plus que cet effet dissuasif-là.

D'ailleurs, quand on interroge nos témoins, on est toujours dans le contexte d'un écart intentionnel. Et dans ce contexte-là, on essaie de vous démontrer qu'il faut s'assurer, pour le respect des programmes, d'avoir un coût à ce point élevé et dissuasif pour éviter toute problématique. Or, la FERC nous dit que c'est couvert par le dix et le vingt-cinq pour cent (10 %-25 %).

Vous avez ce même principe-là à la page 8, au paragraphe 30, à peu près le milieu du

paragraphe :

[...] We agree with commenters that a graduated bandwidth approach recognizes the link between escalating deviations and potential reliability impacts [...].

Donc, au niveau de la nature - et je reviendrai sur la qualité du service essentiel par le Transporteur - mais on voit ici que c'est ce pourcentage-là, cet ajout qui règle la problématique de la dissuasion nécessaire pour avoir des programmes adéquats.

Au paragraphe 31, on vous fait référence à la notion de coût incrémentiel et décrémental, mais je vais y revenir parce que c'était une... il y a eu, comme dans le cas des ATC, une évolution dans l'interprétation à donner. Et on va voir que la question du dix mégawatts (10 MW) :

[...] dispatched to supply the transmission provider's native load [...]

est devenu par la suite « for any purpose ». Et on va le revoir un petit peu plus loin dans la présentation.

Je concluais sur la question de l'interprétation à donner aux dix et vingt-cinq

pour cent (10 %-25 %) au paragraphe 33 de la façon suivante, et je vais vous le lire.

Nous retenons de ce qui précède que le fait d'avoir des frais progressifs « escalating deviations » constitue l'élément dissuasif afin de s'assurer du respect des programmes dans l'objectif de limiter les impacts au niveau de la fiabilité du réseau.

Sur justement la question des écarts intentionnel, je pense que c'est important de vous soulever, à la page suivante, au paragraphe 296, la FERC est venue nous dire ce qui suit :

The Commission Declined in Order No.
890 to impose generic penalties in the
pro forma OATT for intentional
deviations [...]

C'est clair. Et si vous voulez avoir un exemple de tarifs qui incluent un aspect d'écart intentionnel, je vous réfère - et ce n'est pas indiqué dans le plan, mais je vous donne les références - l'exemple de Bonneville que nous avons déposé sous la pièce C-6-95. Alors, on voit la distinction à faire et l'importance de, avant d'arriver à une question d'écart intentionnel, il faut avoir fait la démonstration que, cette mesure-là, elle est

requis.

Or - et j'y reviendrai plus loin - vous vous souviendrez du témoignage de monsieur St-Jean et du témoignage, de façon générale, des gens de EBM à l'effet que des écarts intentionnels, il n'y en a pas.

Au paragraphe 36, c'est justement la notion à nouveau de « incremental cost » qui se conclue - et je vous le soumets - au paragraphe 38 où vous voyez la mention que je vous ai mentionnée tout à l'heure :

Accordingly, the Commission modified
the definition to require transmission
providers to use the cost of the last
10 MWs dispatched for any purpose.

Alors, c'est ça la décision finale de la Régie sur cette question du coût incrémentiel décrémental. Et vous l'avez encore au niveau du paragraphe 39.

Et cet aspect est important parce qu'au niveau du paragraphe 39 - je m'excuse, j'y reviens - c'est que cette notion-là a été reprise naturellement dans le pro forma OATT. Et ce qui apparaît du pro forma OATT, c'est qu'il y a une définition du coût incrémentiel décrémental, et c'est ce qui est reflété dans la formule de

monsieur Marshall au niveau de un prix incrémentiel décrémental, chose que le Transporteur n'a pas dans sa formule.

Et à cet effet, aux pages 10 et suivantes, en fait, à la page 10, paragraphe 40, il y a une référence au fait que dans... au fait qu'il n'y a qu'une définition à appliquer et que le Transporteur, dans sa formule proposée, ne reflète pas cet aspect des ordonnances 890 et suivantes.
(13 h 40)

Au paragraphe 41 on vous a référé quand même à l'extrait où la FERC dit que dans certaines circonstances on ne pourrait avoir un prix « proxy ». Mais je vous soumetts que vous avez déjà conclu que le prix de marché était le prix à considérer dans notre présent dossier. Alors, cet aspect-là a été déjà décidé de par la décision D-2009-015.

Alors, description de la formule de EBM à la page 11. Alors, brièvement, vous voyez effectivement que l'on applique les trois bandes au paragraphe 45 et que l'on applique également les pourcentages qui se retrouvent au paragraphe 46.

Sur la question des deux prix, pour ce qui est de l'offre du Producteur vous avez les

extraits, entre autres d'autres extraits au paragraphe 47 de la page 11.

À la page 12, on explique que la formule d'EBM, et je vous réfère essentiellement à la notion suivante qui reflète ce que je vous ai lu au niveau des dix (10) derniers mégawatts. Alors, la formule représente le coût incrémentiel-décrémentiel, soit la valeur des dix (10) derniers mégawatts achetés ou vendus dans l'heure concernée sur les marchés limitrophes au Québec. Et c'est applicable tant au niveau de la sous-livraison que de la sur-livraison. Et on vous explique au paragraphe, la citation du paragraphe 48, l'application de la formule.

Et les objectifs considérés par EBM pour les fins de cette formule-là vous les avez au paragraphe 13. Donc, premier objectif qui, selon nous, reflète véritablement ce qui se passe dans le marché quant au Producteur c'est que la tarification doit être représentative de la valeur des dix (10) derniers mégawatts vendus ou achetés au Québec au point HQT sur une base horaire. Que l'on réfère à des indices de prix de marché. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, un seul prix horaire, une méthodologie qui soit facile à

reproduire et qui empêche, qui a pour objectif d'empêcher l'arbitrage.

La description de la formule, nous avons fait les différentes références au mémoire, au rapport de monsieur Marshall. Et également au paragraphe 51, on revient avec différents extraits pour vous expliquer la situation dans un contexte où on parle de net exportateur ou net importateur d'électricité.

Au paragraphe 52 à la page 14, on explique la même formule mais dans un contexte par exemple de si le fournisseur de service est un exportateur.

Et mon confrère a tenté à plusieurs reprises, et j'y reviendrai quand on parle de « Buy high, sell low », et c'est son interprétation, que, par exemple, dans ce cas-ci ce qu'on vous dit c'est que le dix (10) derniers mégawatts durant l'heure concernée dans un contexte d'exportation, on se trouverait à avoir le moins élevé des trois marchés. Et ça, il y a eu des questions et des questions et des questions sur cette même formule-là et la même application, et on vous a donné différents extraits pour vous montrer que la réponse elle était toujours la même.

Et je vous réfère entre autres au

paragraphe 54 où on indiquait la question
suivante :

And if you're a net exporter, you turn
around in the other direction. If
you're exporting only to one market,
that's the price. If you're exporting
to two markets, it's the lower of the
two. And if you're exporting to all
three markets, it's the lowest of the
three.

Et je pense que monsieur Cormier, à la page 15,
avait une façon également assez claire de résumer
la situation. Il vous dit :

R. La façon de voir ça, c'est le prix
le plus élevé disponible à
l'exportation pour les 10 derniers
mégawatts.

Alors, en fonction de cette affirmation-là je vous
dis que quand on essaie de vous prétendre que la
formule d'EBM c'est « Buy high, sell low », à la
lumière même de cet extrait vous voyez que ce n'est
pas notre vision des choses.

Et vous pourrez, j'attire votre attention
aux extraits qui suivent qui sont tous au même
effet. Et je vous invite à me retrouver au

paragraphe 55 où on fait référence à d'autres extraits pour vous indiquer que la valeur en question représente le coût d'opportunité contemporain.

Au paragraphe 56, on indique que, effectivement, la valeur et la formule proposée par EBM comprend déjà la valeur de stockage. Et je vous dirais que c'est en ligne avec la décision D-2009-015 où vous avez dit le prix de marché reflète déjà le coût d'opportunité pour le Producteur. Ça le reflète déjà. Et c'est en ligne directe avec. C'est ce qu'on dit dans ce passage et c'est, je vous le sou mets, en ligne avec votre... avec la décision D-2010-015.

13 h 47

À la page 17, on revient sur un point qui est important, c'est que c'est un -excusez-moi l'expression anglaise- « settlement after the fact ». Alors, l'évaluation se fait donc, le règlement après coup. Et monsieur Marshall le précise. Et nous vous faisons les références aux paragraphes 57 et 58 du plan d'argumentation. Alors, notre position, c'est que la formule proposée reflète la décision D-2010-015 et reflète également l'ordonnance 890.

Au paragraphe 60, monsieur Marshall vient également expliquer que cette évaluation-là, c'est, dans le réel, là, on n'est pas en train de dire qu'il y a quelqu'un qui achète et qui revend, là, c'est une détermination de la valeur du service et qui doit considérer donc les dix derniers mégawatts (10 MW) vendus avec « for any purpose ».

Parlons maintenant de la formule proposée par le Transporteur. Alors, nous avons soulevé plusieurs problématiques au niveau de la formule du Transporteur. La première, je vous en ai déjà touché un mot, c'est la question des prix fixes au lieu des prix de marché. Et l'ajout des montants de cent (100 \$) vingt-cinq (25 \$) et zéro dollar (0 \$). Et vous avez la référence au niveau des prix fixe et de la problématique au paragraphe 63.

Je vais vous dire, au paragraphe 64, que la Régie avait déjà noté cette incohérence et naturellement pas dans la décision D-2009-015, mais dans une des DDR que la Régie avait posée et avait questionné le Transporteur sur cet ajout. Et on pouvait lire :

La Régie note que le Transporteur introduit une valeur différente du prix de marché pour la détermination

du prix incrémentiel et du prix

décrémentiel des paliers 2 et 3.

Alors, la première impression si je peux dire, et ce n'est pas juste la nôtre, c'est qu'on introduit effectivement alors que vous disiez, les prix de marché sur... une référence à des prix de marché, on se retrouve avec des montants de cent dollars (100 \$), vingt-cinq dollars (25 \$) et zéro dollar (0 \$).

Ce que le Transporteur est venu vous dire, c'est que ces prix-là existent. On les a répertoriés dans le marché. Des fois, ces prix-là, bien, ça arrive qu'ils sont attribués. Mais ce qu'on vous soumet, et c'est à partir du paragraphe 66, que ce n'est pas à des pourcentages qui sont... à des pourcentages significatifs. Et au contraire, quand vous voyez aux paragraphes 69, 70, 71, c'est qu'on vient vous dire que je serais comme client obligé, si je prends 69, obligé de payer un minimum de cent dollars (100 \$) quand je pourrais être à moins de cent dollars (100 \$) à quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) du temps.

Au paragraphe 70, je recevrais un maximum de vingt-cinq dollars (25 \$) quand, à soixante-douze point quatre pour cent (72,4 %) du temps, ça

pourrait être plus que vingt-cinq dollars (25 \$).

Et on se souviendra que ces valeurs ne considèrent pas nécessairement la bande de zéro dollar (0 \$).

Ces calculs-là avaient été faits en fonction essentiellement du cent (100 \$) et du vingt-cinq dollars (25 \$).

Et je pense qu'il faut considérer aussi l'aspect suivant quand on évalue la formule et l'avantage pour le Producteur. Prenons la situation suivante : On a une entité, on va l'appeler A, qui sous-livre un mégawatt; on a une entité B qui sur-livre un mégawatt. Dans les faits, on a un net zéro, mais quand même dans les... le Producteur se retrouve à se faire payer deux fois le même service, et on a finalement au net, c'est zéro.

Je vous réfère également aux calculs qui ont été faits par monsieur Raphals à partir du paragraphe 72. À la page 20, on parle justement de la double pénalité de la formule pour... de la formule proposée par HQT. Je reviens avec le commentaire que je vous ai fait dès le départ sur le fait que vous aviez déjà considéré dans la Phase 1 qu'il y avait une double pénalité. Je vous soumets respectueusement que l'ajout du cent (100 \$), vingt-cinq (25 \$) et zéro dollar (0 \$)

équivalait à la même chose, et que vous devriez donc rejeter la formule du Transporteur pour cette raison, et que cette pénalité, cette double pénalité est excessive, discriminatoire et supérieure au véritable coût de service pour ce genre de... en fait, relativement au coût de service.

Vous avez les références également de monsieur Marshall sur l'évaluation de cette double pénalité au paragraphe 77. Nous vous soumettons au paragraphe 79 donc que les prix fixes de vingt-cinq (25 \$) et de cent dollars (100 \$) auxquels s'ajoute le dix (10 %) et le vingt-cinq pour cent (25 %) sont contraires aux exigences de la FERC car il s'agit d'une double pénalité. Et nous vous remettons, nous vous soumettons l'extrait au soutien.

Et je pense que vous devez garder en tête ce que je vous ai dit tout à l'heure au niveau de l'effet dissuasif. L'effet dissuasif se retrouve déjà dans le dix (10 %) et vingt-cinq pour cent (25 %). Là, on rajoute à ça le coût de cent dollars (100 \$) et le coût de vingt-cinq dollars (25 \$), et quand on voit dans le marché que ces prix-là ne sont pas représentatifs.

13 h 54

Je suis maintenant au paragraphe 80 où je vous fais référence naturellement à l'interprétation du Transporteur et le fait qu'il a tenté de vouloir vous suggérer d'ajouter une pénalité à cause de l'aspect intentionnel. Je considère, à la lumière de l'ordonnance 890, qu'on n'est pas du tout dans un contexte où on devrait parler d'écart intentionnel.

À la page 22, on traite de la question de la formule de prix qui est extrêmement punitive, on vous soumettait l'exemple fourni par monsieur Marshall à l'effet que, si on prend l'exemple spécifique de l'heure huit (8 h 00) du seize (16) janvier deux mille neuf (2009), dans un cas, on aurait un prix incrémentiel de six cent vingt-deux dollars (622 \$) versus un prix décrementiel de zéro dollar. Alors, ça montre, selon nous, comment cette formule-là finalement, elle est extrêmement punitive.

De plus, l'offre du Producteur, elle a été imposée. Vous avez ça au paragraphe... à partir du paragraphe 85. C'est clair que cette... c'est clair de la preuve que l'offre du Producteur n'a pas été négociée. Elle a, aux dires mêmes ou presque du

Transporteur, elle a été imposée par le Producteur. C'est une approche essentiellement « take it or live it » et qu'on n'a pas nécessairement procédé à une analyse de la valeur et de... la valeur attribuable et qu'est-ce qui expliquait justement les cent vingt-cinq (125 \$) et zéro dollar du Producteur.

Vous avez une référence au contre-interrogatoire de monsieur Clermont où on s'interrogeait justement sur les vérifications effectuées par le Transporteur. Et je vous sou mets que le Transporteur a l'obligation de vous démontrer que c'est une offre qui est raisonnable.

Au niveau de la valeur de l'eau emmagasinée dans les réservoirs, je vous sou mets que cette notion est arrivée un peu tardivement dans le présent dossier. À ma connaissance, le rapport de monsieur Orans ne traitait pas de cette question et c'est vous suggérer de refaire, selon nous, le débat. C'est de tenter de revenir avec la notion du coût incrémentiel qui serait différent de ce que vous avez déjà déterminé et qui doit être un reflet des prix de marchés.

Et nous n'avons aucune information tangible pour véritablement dire quel est ce véritable coût

R-3669-2008
4 juillet 2011

PLAIDOIRIE
EBM

- 110 -

Me Paule Hamelin

si vous aviez l'intention de retenir cette
approche, quel est le coût véritable de cette eau
emmagasinée dans les réservoirs.

Outre le fait qu'on vous dit cent (100 \$)
vingt (20 \$) ou zéro dollar (0 \$) pourrait
représenter cette valeur-là, vous n'avez aucune
démonstration des tenants et aboutissants du choix
du Producteur d'imposer ces valeurs-là comme étant
représentatives de l'eau emmagasinée dans ses
réservoirs.

Et comme je vous disais, à partir du moment
où vous avez déjà décidé que le prix de marché
devait... que la formule devait être en fonction du
prix de marché, je pense que c'est de refaire le
débat que de commencer à considérer cette valeur-
là. Et monsieur Raphals, expert pour RNCREQ-UC,
discute justement, au paragraphe... et j'ai repris
les extraits, au paragraphe 91, du fait que l'on
n'a pas toute cette information-là.

À la fin du paragraphe 91, entre autres, la
réponse :

R. Mais quand même, on peut être assez
clair que cette valeur-là existe et
probablement est quantifiée sur le
bureau de quelqu'un chez HQP. Alors,

finalement, c'est cette valeur-là qui
 devrait être, en théorie, le repère,
 parce qu'on demande à HQP de recevoir
 ou de fournir de l'eau qui est
 emmagasinée qui elle a une certaine
 valeur. Le problème c'est que nous ne
 savons pas cette valeur-là.

Madame la Régisseur Gervais avait justement posé
 certaines questions à monsieur Raphals au même
 effet, sur la question du coût d'opportunité de
 HQP. Et je vous suggère que monsieur Raphals dit
 « écoutez, il y aurait trois options possibles.
 Première option, le prix fixe » ça a déjà été
 rejeté en Phase 2... en Phase 1, pardon. Deuxième
 possibilité, c'est la question du prix de marchés
 c'est ce qui a été décidé en Phase 1. Et finalement
 la question de la valeur, selon lui, de l'eau. Et
 vous allez voir que sa position, c'est qu'il ne
 peut pas déterminer cette valeur et que,
 conséquemment, on ne devrait pas retenir cette
 approche. Je vous réfère également au paragraphe 93
 qui est au même effet.

14 h

Finalement à la page 27, ce que l'on vous
 soumet, c'est que l'analyse de monsieur Orans était

en fonction des données de deux mille huit (2008) uniquement, et que ces données-là, tel qu'il l'avait reconnu, étaient volatiles. Alors, c'est ça qui est la base de l'analyse du Transporteur. Et selon nous, ce n'est pas suffisant.

À la page 28, on revenait sur le principe dont je vous ai parlé. Alors, je n'en dirai pas plus sur les deux définitions pour prix incrémentiel et décrémental. Sur la question de l'offre du Producteur qui est révisable à sa discrétion. Vous vous souviendrez, suite à des questions de maître Ouimette, que l'on est venu confirmer le fait que, bien, et ça apparaît de l'offre même que cette offre-là, elle peut être changée à la discrétion du Producteur.

À la page 30, je reviens avec certains arguments de mon collègue sur l'offre ou la formule proposée par EBM, et le fameux « buy high/sell low ». Comme je vous ai mentionné dès le départ, malgré les questions, votre question, et la position d'EBM a toujours été la même, et ce n'est pas vrai que l'objectif, c'est « buy high/sell low ». On vous a expliqué que l'on référerait aux trois marchés et qu'il fallait considérer les trois marchés. Et on vous a également expliqué pourquoi

l'importance du net importateur et net exportateur.

Et je vous invite à regarder à nouveau les questions posées par mon collègue où je suis obligée de me lever à quelques reprises, et vous le voyez à la page 31. Alors, il a essayé de faire dire à mes gens que l'objectif de notre formule, c'était « buy high/sell low ». Ils ont toujours maintenu leur position que ce n'était pas ça. Et je vous invite à regarder de façon précise à chaque fois comment on a répondu à la question, c'est toujours en fonction soit du prix le moins élevé des trois marchés ou le prix élevé des trois marchés. À chaque fois, on a confirmé la position et la façon dont il fallait considérer notre formule.

On a soulevé également que monsieur Marshall, compte tenu qu'il avait indiqué que « HQ corporation is the transmission provider », que l'on devait rejeter complètement l'approche de monsieur Marshall. Et je vous soumetts respectueusement qu'il faut remettre les choses en contexte. Cette référence-là a été faite dans le contexte initial du rapport de monsieur Orans. Et la question du principe de « cost causation ».

Et vous vous souviendrez que la Régie a

posé des questions à monsieur Marshall sur cette notion, et qu'il vous a répondu que son évaluation était dans le contexte où FERC aurait à considérer cette question-là. Alors « in FERC'eyes ». Et que, à partir du moment où la Régie déterminerait quel serait le tarif juste et raisonnable, tout excédent à ce coût, selon nous, devrait être soumis par HQ, parce que la Régie déterminerait quel est le tarif raisonnable.

La question de l'arbitrage maintenant. Alors, vous vous souviendrez qu'on a eu une affirmation, selon nous, gratuite de la part de monsieur Clermont à l'effet qu'on faisait des transactions opportunes dans le marché. Ce qui est totalement faux.

14 h 05

À la page 33, je vous réfère à nouveau au témoignage de monsieur St-Jean, et c'est fort important parce qu'on est venu clairement accusé EBM d'agir de façon intentionnelle et de vouloir jouer avec le système.

Et la preuve - et ça n'a pas été contredit - est à l'effet que la majorité des écarts de réception, des écarts importants de réception, étaient toujours causés par des situations hors, en

grande majorité, hors du contrôle d'EBM. Alors, essentiellement, des interruptions de service causées par le Transporteur, défaillance de réseau.

Alors, on vient essayer de dire que EBM agit de façon intentionnelle. On n'a aucunement la preuve de cette... du côté du Transporteur, d'une telle affirmation. Et je vous sou mets que c'est, à la limite, diffamatoire de faire ce genre de prétention-là qui est complètement dénuée de tout fondement.

Et vous devez avoir également en tête le témoignage de monsieur St-Jean, le témoignage de monsieur Cormier, au fait que EBM entend respecter ses programmes et qu'EBM, les questions d'éthique commerciale, c'est également fort important. Le témoignage est clair à ce sujet-là. On a déposé également le Code d'éthique. Et venir prétendre que l'on veut « arbitrer » et que les écarts de réception seraient une façon pour EBM de le faire, c'est totalement faux.

Et malgré toute cette preuve, Monsieur le Président, sur la question de l'absence d'arbitrage, on est quand même venu, dans le cadre de l'argumentation, vous faire une référence, à nouveau sur cet aspect-là, en vous parlant de la

notice annuelle. Et là je vous dirais qu'à un certain point il y a des limites.

Je vous réfère au paragraphe 118 où on indique :

EMB admet...

Et je réfère à l'argumentation

EBM admet tenter de tirer parti
d'occasions d'arbitrage à très court
terme lorsque les prix horaires
diffèrent entre les marchés
interconnectés dans sa zone
d'exploitation.

Alors, ce qu'on est venu faire là, c'est qu'on est allé prendre un petit bout de la notice annuelle où on disait « bien oui, il y a des occasions d'arbitrage ». Et là vous allez voir dans l'argumentaire, on lit, les écarts de réception avec la possibilité d'avoir des occasions d'arbitrage de façon générale dans le marché. Ça n'a aucun lien. Et selon nous, à nouveau, c'est de tenter de prétendre que l'on veut jouer le système et c'est inacceptable.

Et vous vous souviendrez que je suis même revenu en réinterrogatoire parce que je considérais que, dans la mesure où on m'avait pas été capable

d'arriver... Je suis revenue justement avec cet aspect en réinterrogatoire pour que ce soit bien clair qu'on ne puisse pas faire ce genre de lien-là. Et malgré tout, dans l'argumentaire, on tente à nouveau de le faire.

Et je vais vous inviter à lire ces extraits-là pour vous dire comment on essaie de mettre deux jours bout à bout et d'inférer - et c'est quand même... on fait des inférences d'agissements intentionnels là, ce n'est pas rien - à nouveau, selon nous, dénuées de tout fondement.

Et ça se résume au paragraphe 124, je le lis. Les extraits mentionnés ci-dessus démontrent que le témoignage de monsieur Cormier est à l'effet que EBM tire profit d'occasions d'arbitrage entre les marchés interconnectés lorsque les prix horaires diffèrent d'un marché interconnecté à un autre.

De façon générale, on n'est pas dans le contexte des écarts de réception. Son témoignage n'a strictement rien à voir avec les occasions d'arbitrage dont un client pourrait tirer profit en surlivrant ou en sous-livrant de façon intentionnelle.

D'ailleurs, en réinterrogatoire, je suis

revenue là-dessus. Vous l'avez en haut du paragraphe 36, et j'ai demandé « est-ce que quand on lit dans la notice annuelle la notion d'arbitrage, est-ce que c'est lié aux écarts de réception » et on nous dit « non ». Mon confrère n'est pas venu vous parler du réinterrogatoire de monsieur Cormier à cet effet. Et ça, vous l'avez au paragraphe 128.

On est venu également vous dire que le calcul qui avait été fait, bien « ah! Maintenant, on a une forme de prévisibilité, malgré tout ce qu'on vous a dit, à l'effet que cette évaluation-là se fair « after the fact » ». Et également, malgré le fait que monsieur Orans lui-même dit que les écarts ne sont pas prévisibles, et vous avez ça au paragraphe 131.

À la page 38, je reviens avec la question de la fiabilité parce que vous vous souviendrez qu'on est venu prétendre qu'il s'agissait d'un service essentiel, et je pense qu'il y a lieu de mettre le tout en perspective. Et monsieur Marshall le fait dans l'extrait, au paragraphe 134 et je vous lis le dernier paragraphe :

14 h 10

The more essential service for

reliability is operating reserve...

Vous vous souviendrez qu'on a même un engagement au dossier où on a déposé cette valeur-là.

... of which the balancing service is only a small piece of the operating reverse. You need the operating reserve to be ready to provide for any large contingency that occurs on the system in order to maintain reliability, that the system continues to run. The imbalance in real time is simply to keep the frequency near 60 hertz, it is not the essential reliability service.

Et je vous réfère également à la présentation de monsieur Marshall qui vient vous donner d'autres exemples où le réseau subit des... je pourrais dire des interruptions à hauteur beaucoup plus grande que quand on parle d'un écart de réception et de livraison comme ça peut être le cas dans le contexte de ce service-là.

Alors, il y a quand même des distinctions importantes et fondamentales, et je vous sou mets qu'on ne peut pas parler dans ce cas-ci d'un service essentiel. Oui, le service doit être

fourni, mais il n'est pas essentiel au point qu'on doit lui donner une priorité et qui nécessiterait ou justifierait des prix totalement à des seuils complètement inacceptables.

J'aborde maintenant la question de la planification. J'allais vous suggérer mes pastilles.

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez y aller.

Me PAULE HAMELIN :

Alors, troisième sujet d'importance, la question de la planification et c'est une partie fondamentale, selon nous, des Ordonnances 890. La FERC en traite pendant à peu près je vous dirais une centaine de pages, et ça c'est sans compter tout ce qui a été dit suite à 890 dans les autres ordonnances.

Et la position que le Transporteur a pris relativement à cet aspect-là c'est de vous dire « Écoutez, cette réforme-là elle est en raison des problèmes connus aux États-Unis et vécus aux États-Unis, problèmes d'investissements, de sous-investissements, problèmes de congestion. Dans la mesure où on n'a pas ces problèmes-là ici, les cent (100) pages et plus que la FERC nous a données sur la question de la planification, bien, écoutez,

mettez ça de côté parce que c'est inapplicable au Québec. »

Mon objectif c'est de vous dire, et vous avez au paragraphe 6 et je vais faire l'exercice avec vous de revoir l'Ordonnance 890. Je vous promets j'essaierai de ne pas en lire des grands bouts, mais en vous résumant les principes et je vais attirer votre attention à ce qui est, selon moi, fondamental.

Mais, vous allez voir des Ordonnances 890 encore une fois le même principe fondamental qui revient, la question de la discrimination indue. Et le sous-objectif dans ce contexte-ci qui est l'importance de la transparence et de la planification ouverte coordonnée.

Et on ne peut pas, selon nous, mettre de côté l'ensemble des principes de discrimination indue. On ne peut pas mettre de côté les principes relatifs à la planification ouverte et tout ce qu'a dit la FERC là-dessus, compte tenu et seulement parce que ce n'est pas lié à une question d'investissements et de congestion.

Et la position qu'on a pris c'est de... Et je vais vous montrer les passages de la FERC à cet effet-là. À partir du moment où on essaie d'évacuer

toute cette problématique-là, je vous dis qu'on enlève tout le sens de l'Ordonnance 890 relativement à la discrimination induite. On enlève tout le sens de 890 et suivants au niveau de ce qui était recherché au niveau de la planification.

Je viens également vous indiquer que les processus de planification actuels ne sont pas adéquats. Ce n'est pas l'équivalent fonctionnel que le Transporteur vous dit, vous propose. Au contraire, on va voir qu'il y a des problématiques fondamentales. On va revoir les neuf principes, et plus particulièrement les principes de coordination, d'ouverture et de transparence. Et il est manifeste à la première lecture même du premier principe que le Transporteur ne le rencontre pas.

Je vous sou mets qu'il y a également des avantages indéniables à plus d'ouverture. Et on revient un peu à l'introduction de ce matin où je vous disais que vous allez devoir faire de la conciliation au niveau des différents intérêts ici. Et je vous mentionnais également qu'il y a convergence ici parce qu'à peu près tous disent de la même façon que l'adoption d'une Annexe K au Québec serait appropriée, serait une bonne chose.

14 h 18

Finalement, le troisième point, c'est ce que j'ai appelé comme étant l'argument juridictionnel, je vais vous suggérer que cet argument-là, il est sans fondement. Et on reviendra sur la question de la réciprocité. Et bien honnêtement, jusqu'à la plaidoirie de ma consœur sur cet aspect-là, et vous allez voir les raisons pour lesquelles j'arrive à cette affirmation-là, on n'avait jamais eu dans le dossier de position claire du Transporteur sur son interprétation à donner à la question de la réciprocité. On a toujours abordé ça du bout des lèvres. On ne peut même pas parler d'HQ-US, on dirait que c'est une... c'est à partir du moment où on dit le mot « HQ-US », il y en a qui, les cheveux leur dressent sur la tête. C'est comme si cette notion-là, on ne pouvait pas y faire référence.

Et je vous dirais que l'approche même de l'expert sur cette question-là de la réciprocité, ça a été de vous dire, et vous vous souviendrez que l'Annexe K ne faisait pas partie de l'obligation de réciprocité. Je vais l'aborder à la fin avec les nuances et on va reprendre exactement la question du président à maître Hivon sur l'application de la

réciprocité dans le présent dossier.

Alors, j'aborde le premier point qui est la question de la discrimination induite. Et, ça, vous l'avez dès le « Fact Sheet » où on dit à nouveau que :

The general purpose of Order 890 and the follow up re-hearing [...] is "amending the regulations and the pro form open access [...] to ensure that transmission services are provided on a basis that is just, reasonable and not unduly discriminatory [...].

On est à la base au principe. Donc que, un, c'est en vue de :

- (1) strengthen the pro forma OATT to ensure that it achieves its original purpose of remedying undue discrimination;
- (2) provide greater specificity to reduce opportunities for undue discrimination and facilitate the Commission's enforcement; and.

Et c'est fort important,

- (3) increase transparency in the rule applicable to planning and use of the

transmission system.

C'est au coeur même de l'ordonnance et du départ
des réflexions de la FERC sur ces principes.

Monsieur Marshall vous dit que c'est effectivement
l'objectif principal. Il vous dit :

[...] the key point again is that the
Orders 890 were a process amending the
regulations under Order 888 and on a
basis for just and reasonable and not
unduly discrimination.

Monsieur Roach aussi vous fait référence à
l'objectif principal dans le cadre du réinterro-
gatoire. Je vous réfère plus particulièrement à sa
réponse en haut de la page 5.

R. It's as stated here, which is...
just to quote this, to strengthen the
pro forma OATT to ensure that it
achieves its original purpose of
remedying undue discrimination.

Et, là, il vient rajouter quelques paragraphes plus
bas :

It's as you expect, FERC consistently
speaks in terms of taking action to
eliminate undue discrimination.

Je vous réfère également à monsieur Roach lors de

son contre-interrogatoire. Et dans le cadre du plan d'argumentation, on est venu vous dire, et on faisait référence ici au « Fact Sheet », et on est venu vous dire que monsieur Roach n'était à l'évidence pas capable d'admettre qu'il y avait un aspect d'investissement, une problématique d'investissement et de congestion derrière l'adoption de l'Annexe K. Il vient vous dire ce qui suit. La question c'était :

Q. And if I come back to the
discussion we had...

Sur le « Fact Sheet »,

... a minute ago with respect to what
prompted FERC to choose this specific
measure in particular...

On parle de planification,

... you would still not agree that
congestion and under-investments are
part of the problems that FERC is
trying to cure?

Sa réponse :

R. I don't agree that that's their
primary motive.

Et, ça, c'est la pierre angulaire, Monsieur le
Président, parce que la position du Transporteur,

c'est que sur cette question, qu'est-ce qui est le premier objectif pour eux? C'est la question de régler le problème d'investissement. Quel est le premier objectif pour eux? C'est de régler les problèmes de congestion.

À la page 6, vous avez encore cette notion-là de remédier à la discrimination induite, qui était d'ailleurs, comme je vous le mentionne, reconnue dans le cadre de la preuve même du Transporteur où on disait que l'objectif initial de remédier à la discrimination était d'offrir des règles plus explicites pour réduire les occasions de discrimination. Nous vous référons également à la décision de Big Rivers où ce principe-là s'y retrouve également. Ça, c'est pour le principe général qui est celui de remédier la discrimination.

Et passons maintenant aux questions de sous-objectif dont je traite, qui est celui de la transparence en matière de planification. Et je vous soumets que cet objectif est justement en vue de réduire les situations potentielles de discrimination. Et c'est pour ça que nous vous soumettons que, au Québec, l'Annexe K devrait être adoptée.

R-3669-2008
4 juillet 2011

- 128 -

PLAIDOIRIE
EBM
Me Paule Hamelin

(14 h 25)

Monsieur Marshall, dans son rapport, vous explique en quoi il s'agit d'un changement majeur, et monsieur Roach aussi au paragraphe 17 y fait également référence en disant que :

[...] FERC substantially deepened the requirements for transmission planning.

Au paragraphe 18, on explique, et c'est monsieur Marshall qui l'explique, l'objectif de la transparence en matière de planification. Et on peut lire et je pense que c'est important de regarder cet extrait. Je vous réfère au troisième paragraphe :

In Order 888, FERC - a little bit of background - FERC set out requirements in Order 888 for transmission planning, ...

Donc, déjà dans l'Ordonnance 888 on avait cette notion-là de planification.

... that utilities engage in joint planning, but it didn't lay out detailed specific obligations.

Donc, on avait cette obligation-là déjà, mais elle n'était pas définie et on n'avait pas d'obligation

spécifique qui avait été donnée au Transporteur à l'effet que, comme dans notre cas au niveau de l'Annexe K, comment ça allait être mis en oeuvre.

On continue :

And in the years since 1996, you know, FERC became concerned about the level of planning and issues that were raised in its orders about potential economic self-interest of transmission monopolists...

Et ça, vous retrouvez ça c'est un extrait de la FERC :

... who might want to use their system to maximize gain for their utility and the lack of clear criteria regarding transmission providers planning obligation, ...

Au paragraphe 19, et là on cite justement l'extrait du paragraphe 423 sur cette notion-là à laquelle je viens de faire référence sur l'aspect monopolistique. Et je pense que c'est également un autre aspect fondamental de la réforme au niveau de la planification. Et on voit ce qui suit. Alors :

FERC is concerned [...] about the "economic self interest of

transmission monopolists" who
"naturally wish to maximize their
profit". These transmission owning
utilities "thus can be expected to act
in their own interest to maintain
their monopoly and to use that
position to retain or expand the
market share for their own generated
electricity". These incentives may
cause a utility "to refuse to deliver
energy produced by competitors or to
deliver it on terms and conditions
less favourable than those they apply
to their own transmissions".

Alors, on continue en disant :

[L']OATT "does not counteract these
incentives in the planning area
because there are no clear criteria...

Encore une fois l'absence de critères.

...regarding the transmission
provider's planning obligation.

Un peu plus bas :

[...] there is no requirement that the
overall transmission planning process
be open to customers, competitors, and

state commissions. Rather transmission providers may develop transmission plans with limited or no input from customers or other stakeholders.

On n'est pas encore, on est loin de la question d'investissements ou de congestion. On est dans la question des principes et on est dans le fait qu'il faut s'assurer qu'un transporteur ne développe pas son réseau de transport dans l'abstrait sans considérer l'input des « customers » et on parle de « customers, competitors, and state commissions ».

There also is no requirement that the key assumptions and data that underlie transmission plans be made available to customers."

On continue avec une portion du paragraphe 425 :

[...] "taken together, this lack of coordination, openness, and transparency results in opportunities for undue discrimination [...].

Le lien donc entre la notion de discrimination induite et l'absence de transparence. Je suis toujours dans la citation de monsieur Marshall au paragraphe 19 :

Without adequate coordination and open

participation, market participants
have no means to determine whether the
plan developed by the transmission
provider in isolation is unduly
discriminatory.

On réfère également à ce qui suit, et parce que mon
expert citait une portion de l'article du
paragraphe 425, mais le paragraphe 425 continue de
la façon suivante au paragraphe 20 :

This means that disputes over access
and discrimination occur primarily
after-the-fact...

Et c'est ce qu'on va voir que l'Annexe K veut
justement éviter.

... because there is insufficient
coordination and transparency between
transmission providers and their
customers for purposes of planning.
The Commission has a duty to prevent
undue discrimination in the rates, ...

Et caetera.

... an obligation to remedy these
transmission planning deficiencies.

Au paragraphe 21, au niveau toujours de
l'Ordonnance 890 on voit encore la notion de

« limit the opportunity for undue discrimination ».

On voit aussi que :

[...] Commission concludes that it is necessary to amend the existing pro forma OATT to require coordinated, open, and transparent transmission planning on both local and regional level. We disagree with commenters arguing either that we lack jurisdiction to require coordinated transmission planning or that we have not established a basis for such a requirement. The Commission has broad authority to remedy undue discrimination by ensuring that transmission providers plan for the needs of their customers on a comparable basis. That fundamental requirement was adopted in Order No. 888...

Encore une fois, comme je vous l'ai dit, donc c'est un principe qui était en 888, mais qui, comme on le voit ici, « was not properly implemented ».

Further, we explained in detail above why undue discrimination remains a

concern in the planning area and why
the existing OATT is insufficient to
address that concern.

14 h 30

Et l'ordonnance 890-A précise encore plus
cette notion. Alors dans l'ordonnance 890-A on
vient dire, on reprend l'importance et on reconnaît
l'importance attachée dans le contexte de
l'ordonnance 890 à l'objectif suivant qui est de :
« require coordinated, open and transparent
transmission planning », ce que je viens de vous
lire. On rajoute également la même phrase au même
effet :

This lack of clear criteria regarding
planning obligations has created
opportunities for undue discrimination
by transmission monopolists with an
incentive to deny transmission or
offer transmission on an inferior
basis.

L'expert retenu par NLH est également
d'accord avec nous sur le fait que l'objectif même
de cette réforme c'est de s'assurer qu'on ait une
planification qui soit ouverte et transparente.

L'expert retenu par le RNCREQ et UC au

paragraphe 24 nous dit essentiellement la même chose, il vous dit d'où ça vient, vous parle de l'origine de cette, de cette réforme. On lit :

Vu de cette façon, il devient évident que le cadre réglementaire en vigueur au Québec ainsi que les caractéristiques physiques, économiques et organisationnelles en place au Québec ne dissipent aucunement les préoccupations d'une discrimination induite.

C'est exactement ce que je vous dis. On ne peut pas lire les ordonnances 890 dans l'abstrait, l'objectif même à la base c'est une... éviter la discrimination induite. Ça passe par une planification ouverte et transparente et ça passe par une annexe K.

À la page 11 je traite de la question de l'investissement et de la congestion à la lumière de l'ordonnance 890, puisque le Transporteur vous a dit que la question de l'investissement et de la congestion était la raison principale pour adopter une annexe K.

Et ce que je viens de vous dire c'est cette façon de faire évacuée selon nous et dénaturée toute

la problématique fort sérieuse qui est rattachée à la question d'offrir un processus de planification ouvert et transparent.

Monsieur Rose a d'ailleurs reconnu qu'il s'agissait d'un des objectifs de la FERC, mais il considère selon lui que ce n'est pas l'objectif premier contrairement à notre position. Et il vous cite, je pense que ce qui est important c'est que dans, à la base dans son rapport il ne citait aucun extrait pour justifier sa prétention à l'effet que c'était le motif.

Et dans le cadre de sa présentation en chef, vous vous souviendrez qu'on a fait référence à divers extraits de la FERC et je pense que c'est important de les remettre en lumière. Par exemple, au paragraphe 31 on vous citait l'extrait suivant et ça c'était dans la présentation de monsieur Rose.

On vous disait voici la preuve que c'est une question, le planning, c'est une question d'investissement, c'est une question de congestion, pas de problème de congestion ou d'investissement, donc pas d'annexe K. C'est la façon de voir les choses. Je lis ce qui suit :

]...] ...These deficiencies are

serious, given the substancial need
for new infrastructure in this Nation.
We act today to remedy these
deficiencies by requiring transmission
providers to open their tnansmission
planning process to customers [...].

Alors allons voir un peu dans l'ordonnance le début
et la fin de cette référence. Alors tout d'abord au
paragraphe 1 on revient avec les objectifs même
dont je vous ai déjà parlé qui étaient la question
de remédier à la discrimination indue.

Et quand vous regardez le paragraphe 3 et
j'ai mis en souligné essentiellement ce que
monsieur Rose dans le cadre de la citation ne vous
avait pas dit. On peut lire ce qui suit:

3. Second, the Final Rule will
increase the ability of customers to
access new generating resources and
promote efficient utilization of
transmission by requiring an open,
transparent, and coordinated
transmission planning process.
Transmission planning is a critical
function under the pro forma OATT
because it is the means by which

customers consider and access new sources of energy and have an opportunity to explore the feasibility of non-transmission alternatives. Despite this, the existing pro forma OATT provides limited guidance regarding how transmission customers are treated in the planning process and provides them very little information on how transmission plans are developed.

Et là on avait le passage de monsieur, de monsieur Rose quand on voit « These deficiencies are serious enough ». « These deficiencies », je vous soumetts, réfèrent à ce que je viens de vous lire qui était la problématique de planification.

Et ce qu'on comprend c'est que cette problématique-là de planification elle est exacerbée, elle est accentuée si en plus on a une problématique d'investissement et de congestion.

14 h 36

À la fin, on peut lire le bout qui manquait :

[...] planning process to customers, coordinate with customers regarding

future system plans, and share
necessary planning information with
customers.

Vous allez voir que c'est essentiellement les
principes fondamentaux de l'Annexe K.

On vous a soumis également - et on y a fait
référence - aux paragraphes 52 et 58 de
l'ordonnance. Et avant d'aller - et je vais aller
rapidement - avant de traiter de ces paragraphes
dans leur contexte, je vous invite à relire, à
partir du paragraphe 36, les passages qui sont là
pour l'objectif de la... quel est l'objectif de la
réforme. Encore une fois, la question de la
discrimination induite. Vous avez également, au
paragraphe 39, les mêmes objectifs.

Au paragraphe 37, si on regarde de façon
plus spécifique au niveau de la transparence en
matière de planification ouverte, on peut lire :

The Commission concludes that
inadequate transparency requirements,
combined with inadequate compliance
with existing OASIS regulations,
increases the opportunities for undue
discrimination under the pro forma
OATT and makes instances of undue

discrimination more difficult to
detect.

Et c'est, encore une fois, dans le contexte de
l'exercice même des droits au niveau de l'OATT.
Alors, je vous sou mets que la question de la
discrimination indue, c'est une problématique
réelle et évidente qui apparaît clairement des
ordonnances.

Et j'arrive maintenant à la portion qui
était au niveau du « need for reformed » qui était
intitulé « Congestion and inadequate infrastructure
Development Impede Customers' Use of the Grid » et
les paragraphes 52 et 58 dont on a... dont le
Transporteur a référé.

Alors, tout d'abord, au niveau du
paragraphe 52, je vous sou mets que l'on voit que la
problématique de la planification est exacerbée par
les problèmes de congestion. Et on le voit au
niveau du paragraphe 52, ce qui suit :

The Commission noted in the NOPR that
the ability and incentive to
discriminate increases as the
transmission system becomes more
congested.

C'est une problématique qui est exacerbée, ce n'est

pas le... ce n'est pas... Et je pense que c'est assez clair. Et vous allez le voir également au niveau du paragraphe 58 qui suit.

Et ce n'est donc pas la question de la discrimination induite. Et je vous réfère à mon paragraphe 41 et je lis. Ainsi, contrairement à ce que prétend le Transporteur, la discrimination induite n'est pas uniquement une conséquence ou une résultante des problèmes d'investissement ou de congestion, mais est surtout une problématique qui peut être accentuée lorsqu'il y a des problèmes d'investissement ou de congestion, tel qu'il appert des extraits suivants. Alors, regardons 57 avant le paragraphe 58 qui a été cité par le Transporteur :

The Commission concludes that reforms are needed to ensure that transmission infrastructure is evaluated, and if needed, constructed on a nondiscriminatory basis and is otherwise sufficient to support reliable and economic service to all eligible customers. As noted above...

et là c'est important

... vertically-integrated utilities do not have an incentive to expand the

grid to accomodate new entries or to
facilitate the dispatch of more
efficient competitors.

Je suis dans la section sur la congestion.

Despite this, the existing pro forma
OATT contains very few requirements
regarding how transmission planning
should be conducted to ensure that
undue discrimination does not occur.

Le paragraphe 58, je vous en ai déjà parlé, mais on
voit :

Our concern over this flaw is
heightened by the critical need for
new transmission infrastructure [...]

C'est donc une problématique qui est accentuée. 61,
on le voit encore :

The decline in transmission investment
and increase in transmission
congestion underscore our concerns
over inadequate planning provisions of
the existing pro forma OATT.

Et également en haut de la page 5... 16, pardon :

These inadequacies are sufficiently
severe, standing alone, to merit
reform of the OATT. However, they are

of even greater concern given the
current state of the transmission
grid.

Alors, ce qu'on vous dit, c'est il y a de la
discrimination indue. Il y a une problématique au
niveau du planning et que la congestion exacerbe
cette possibilité-là de discrimination indue.

Je vous réfère maintenant au niveau du
paragraphe 44, mais avant je vous lis le paragraphe
43, on vous disait : cette problématique de manque
d'ouverture, de transparence et de coordination en
matière de planification est bien réelle au Québec
et se doit aussi d'être adressée et ce, même si on
considérerait, pour les fins de la discussion
seulement que... et sans admission, naturellement,
qu'il y a au Québec absence de problème
d'investissement ou de congestion.

Dans l'extrait suivant de l'ordonnance 890,
on voit que la démonstration de nouveaux
investissements ne répond pas automatiquement à la
problématique de la planification soulevée. Le
paragraphe 173 :

The fact that transmission providers,
such as Southern, have undertaken some
transmission investment in recent

years does not mean that planning reform is not needed. Southern does not challenge the fundamental conclusion that it is in the economic self-interest of transmission monopolists to discriminate in the provision of service and, in turn, in planning-related activities. The ability of generators to participate in requests for proposals for generation service does not adequately respond to the need for a coordinated, open, and transparent transmission planning process that considers the needs of all customers as well as the transmission provider itself. The planning process adopted in Order No. 890 is designed to enhance the ability of all customers to make long-term firm service commitments by allowing them to participate in the transmission provider's planning activities.

14 h 45

Notre expert vous explique également qu'aux

yeux de la FERC l'annexe K n'est pas une exigence conditionnelle, c'est une obligation qui découle clairement de l'ordonnance 890 et suivantes.

À la page 17, une fois avoir parlé de l'ensemble des processus, revenons sur le processus proposé par le Transporteur et qui ne rencontre pas selon nous les principes applicables au niveau de la planification à l'effet qu'il n'est pas ouvert, coordonné et transparent conformément à l'ordonnance 890 et suivantes.

Le premier point qu'on voulait vous soulever c'est qu'il y avait et c'est clair de l'ordonnance 890 une nécessité de fournir une annexe K. On ne peut pas faire et suggérer qu'une page blanche et c'est que notre expert indiquait et je vous réfère plus particulièrement au paragraphe 437 qui prévoit ce qui suit :

437. Accordingly, each public utility transmission provider is required to submit, as part of a compliance filing in this proceeding, a proposal for a coordinated and regional planning process that complies with the planning principles and other requirements in this Final Rule.

Selon notre expert, le défaut même de ne pas soumettre une annexe K est problématique.

Au paragraphe 49, je vous, je ne passerai pas l'ensemble de ces éléments-là en détail avec vous, mais je tiens à vous souligner qu'au paragraphe 602 de l'ordonnance 890, on explique le niveau de détail auquel on s'attend au niveau de l'annexe K. Et entre autres, donc vous voyez l'importance de décrire de façon précise quel serait l'équivalent fonctionnel si tel était le cas.

Au niveau de, du processus de planification et des dispositions spécifiques de la FERC, je vous réfère au paragraphe 181 qui établit les neuf principes dont on a parlé abondamment dans le présent dossier. Et j'arrive au paragraphe 53 où je vous dis que le fardeau était au Transporteur de démontrer que son processus actuel et je reprends « substantially conforms with or is superior to » l'OATT pro forma de la FERC. Je vous soumets qu'il ne s'est pas déchargé de son fardeau et il a opté plutôt pour une description générale de son processus de planification.

Monsieur Marshall est venu vous dire, écoutez ce que le Producteur, pardon, ce que le

Transporteur vous a décrit comme processus de planification c'est ça ce qu'il y avait aux États-Unis, ces processus existaient déjà. Quand on lit les ordonnances 890 on veut plus. Les systèmes tarifaires, le processus tarifaire ou d'autres ne sont pas suffisants, ça existait, on l'a considéré et on vous a demandé plus.

J'aborde maintenant les principes et je vais tout de suite vous dire que je vais aborder surtout le principe de la coordination, en fait les trois premiers principes qui sont selon nous les plus importants, la coordination, l'ouverture et la transparence.

Et peut-être juste avant, j'en ai peut-être encore pour, Monsieur le Président, peut-être une demi-heure. Je vais essayer de faire, ça vous va? Ça va. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Donc vous pouvez y aller, Maître Hamelin.

Me PAULE HAMELIN :

Merci. Alors au niveau du principe de la coordination vous le retrouvez au paragraphe 445 et c'est essentiellement de pouvoir développer et permettre le développement de plan de planification avec l'input des clients et ça dès le début du

processus, avant même le dépôt et on le verra comme dans notre cas du document HQT-9, qui est le document de planification.

445 nous dit :

In the NOPR, the Commission proposed that transmission providers must meet with all of their transmission customers and interconnected neighbors to develop a transmission plan on a nondiscriminatory basis.

452 :

We emphasize that the purpose of the coordination requirement is to eliminate

Encore une fois « the potential » et je suis dans la coordination.

the potential for undue discrimination in planning by opening appropriate lines of communication between transmission providers, their transmission-providing neighbors, affected state authorities, customers and other stakeholders.

Et on donne l'exemple suivant :

For example, a transmission provider

could meet this requirement by
facilitating the formation of a
permanent planning committee

Les « stakeholdering process » et autres comités et
je reviendrai sur le « planning committee » entre
autres et l'exemple de la ligne de la Nouvelle-
Angleterre, le développement de la ligne de la
Nouvelle-Angleterre, New Hampshire.

made up of itself, its neighboring
transmission providers, affected state
authorities, customers, and other
stakeholders.

Et on demande au paragraphe 453 le développement de
ce processus-là afin de :

Transmission providers are, however,
required to craft a process that
allows for a reasonable and meaningful
opportunity to meet or otherwise
interact meaningfully.

Ça là c'est le nerf de la guerre au niveau de la
coordination.

454 est au même effet, juste en bas :

With this said, we fully intend that
the planning process adopted herein
provide for the timely and meaningful

input and participation of customers into the development of transmission plans. This means that customers must be included at the early stages of the development of the transmission plan and not merely given an opportunity to comment on transmission plans that were developed in the first instance without their input.

14 h 53

On ne veut pas de « after-the-fact ». Et c'est justement ce qu'on vient dire au paragraphe suivant. Et c'était le commentaire de NLH sur le principe de la coordination.

Au paragraphe 182 de l'ordonnance 890-A sur ce même principe-là, on est venu dire essentiellement la même chose, encore la notion de « timely and meaningful input and participation [...] in the early stages of development ». La même chose au niveau du paragraphe 188 avec ce même besoin de permettre aux participants, marchés, clients et autres de pouvoir intervenir dès le départ à ce sujet.

Au niveau de la coordination, ce que l'on vous soumet, c'est que le nombre de parties n'est

pas nécessairement un critère, et ce n'est pas parce qu'on a peu de joueurs que l'importance n'est pas là. Au contraire, et je vais y revenir tout à l'heure sur la question du monopole.

Ce que l'on vous soumet, c'est que, ici, on n'a pas ce processus-là de « timely and meaningful input ». Et que ce soit tant au niveau d'un dossier d'investissement en vertu de l'article 73 ou encore au niveau d'un dossier tarifaire.

Et je vous réfère à la pièce, entre autres HQT-9, au paragraphe 67, ce qu'on vous dit, c'est que EBM, pour sa part, n'est pas invité à, et n'a pas participé, ou ne peut participer dans l'élaboration de la pièce HQT-9 autrement que de faire, d'être intervenant dans le cadre d'un dossier tarifaire. Alors, si je ne suis pas un intervenant dans le cadre d'un dossier tarifaire, au niveau de comment le réseau se développe et comment on aboutit à la pièce HQT-9, il n'y a aucun moyen de pouvoir y participer.

On vous dit également, et c'est un des aspects fondamentaux et problématiques, parce qu'on ne l'a pas, il n'y a pas de rencontre systématique dans le contexte du processus de planification. Le Transporteur est venu vous dire que c'est un

processus continu. Et j'ai essayé autant comme autant de lui demander la question aussi simple, la suivante : Est-ce qu'il y a des meetings? On n'a jamais été capable de me donner une réponse parce qu'à chaque fois on disait : Oui, mais c'est un processus continu.

Non, est-ce que, avant une planification, par exemple, ou avant l'élaboration de la pièce HQT-9, est-ce que vous permettez, est-ce qu'il y a un processus de « stakeholdering » où on peut intervenir? Et je vous soumets que la réponse à ça, c'est « il n'y en a pas ».

C'est ce que NLH également vous indique au paragraphe 70. Et je vous suggère et mon collègue va sûrement y référer, les commentaires de monsieur Bennett sur cet aspect-là et le manquement au niveau du principe de coordination est fort intéressant.

Au paragraphe 72 sur justement cet aspect-là, on vient vous dire qu'il n'y a pas de processus de « stakeholdering » dans le contexte actuel. Et on vous soumet que, compte tenu que c'était l'objectif même de ce principe-là, donc qu'on n'est pas en mesure de vous faire la démonstration que la coordination est respectée. Et monsieur Roach dit

justement que c'est peut-être le principe
fondamental que l'on doit respecter dans le
contexte de l'Annexe K. Il dit, au paragraphe 64 :

But there is something absolutely
essential that is missing and what's
missing is that there is no
opportunity for transmission customers
and stakeholders to have what FERC
calls, quote, timely and meaningful
input to the process. That's what I
see as missing.

Je vous réfère ensuite aux décisions de Big Rivers
et Bonneville où, justement, on parle de la notion
de « stakeholdering ». Et tout de suite indiquer
que, en fait c'était, oui, monsieur Roach, et
monsieur Roach a également indiqué que le
« stakeholdering », ce n'est pas un processus
litigieux, c'est un processus où les parties sont
amenées à participer sans nécessairement avoir à
intervenir formellement dans le cadre d'un dossier,
comme par exemple un dossier d'investissement ou un
dossier tarifaire. Et il vous dit, et je réfère, je
vous réfère à la page 27 au paragraphe 108, que ce
n'est pas selon lui ce que la FERC a en tête quand
il parle de processus de coordination.

Au paragraphe 77, et je vous dis ce qui suit, monsieur Rose, expert du Transporteur, est venu vous dire qu'il considérait que les participants de marché avaient justement élaboré les processus de coordination indiqués par le Transporteur. Donc, tout ce qui était tarification, dossier d'investissement. Et vous lirez ce passage-là, c'est quand même assez surprenant. Il était véritablement d'avis que les intervenants actuels avaient justement déjà participé à ce processus de coordination.

14 h 58

Il nous dit même, et je suis au paragraphe 78, et ça c'est assez surprenant, que selon lui un « stakeholdering meeting » aux États-Unis ne pourrait pas être un « stakeholdering » au Canada. Et je vous suggère de lire attentivement ce qu'il indique et ce qui, selon nous, ne fait aucun sens. Il nous dit même au paragraphe 79 que le « stakeholdering meeting » aurait un élément, je l'appellerais litigieux. On parle d'un « stakeholdering », et il attribue à ce genre de processus-là un aspect litigieux.

Je vous dis au paragraphe 80 qu'il faut faire attention avec les opinions formulées par

monsieur Rose compte tenu de sa connaissance du processus réglementaire québécois. Et on a vu, et je vous réfère à certains exemples, qu'il ne connaissait pas le processus de planification québécois. Je vous réfère entre autres, bon, vous voyez qu'à plusieurs occasions, il a indiqué que, et vous l'avez un peu en bas, que c'était le Transporteur et ses témoins qui étaient plus aptes à fournir l'information. On voit :

More information is available from
TransEnergie witnessess...

Il n'a pas lu aucune décision outre les extraits cités par les intervenants sur l'article 73. On comprend qu'il n'avait pas les pièces HQT-15 à HQT-27 avant la préparation de son rapport. Et quand vous regardez les demandes de renseignements qui viennent juste après la production de son rapport, c'est essentiellement pratiquement du copier-coller avec les pièces HQT-14 et suivantes qui ont été produites par le Transporteur. Il vous dit également, et ça c'est important, dans son propre rapport, et là on parle de l'expert qui vient vous dire « si le processus de planification est comparable ». C'est l'expert.

My familiarity with the existing

TransEnergie planning process is
limited and I have not conducted a
detailed review of the process.

Un peu plus loin :

I note that I have not conducted a
detailed review of TransEnergie
planning, and hence, I am not
addressing the full range differences
between the TransEnergie and U.S.
systems.

Alors, j'aborde rapidement le principe de
l'ouverture et je vous dis rapidement parce que
c'est le corollaire du principe de la coordination,
parce qu'on demande que les rencontres, que les
meetings soient justement ouverts à tous les
participants. Alors, à partir du moment où on n'a
pas de meeting, je vous suggère que l'on ne
rencontre pas ce principe qui est l'ouverture. Et
je vous suggère de regarder les références à
l'ordonnance 890 de la FERC.

Le principe de la transparence à partir de
la page 32, je vous réfère au paragraphe 113 de la
FERC, on parle de transmission d'informations. Il
faut avoir en tête la pièce HQT-9, comme vous allez
le voir ensuite :

[...] sufficient information should be made available to enable customers, other stakeholders, and independent third parties to replicate the results of planning studies and thereby reduce the incidence of after-the-fact disputes regarding whether planning has been conducted in an unduly discriminatory fashion.

(15 h 02)

Alors, ici je vous sou mets que, dans le contexte de la méthodologie des données source, nous n'avons pas au niveau de la pièce HQT-9 les informations qui sont requises pour rencontrer ce principe.

On vous a soumis l'exemple de la Nouvelle-Angleterre, New Hampshire, et cet exemple-là vous a été soumis pour deux raisons essentiellement. La première c'était pour vous montrer un exemple de processus de planification. Et l'autre c'était pour vous dire qu'il y avait un décalage fort important dans le contexte du traitement de l'information.

Donc, à partir du moment où on a parlé de ce projet-là et qui était le dix-huit (18) décembre deux mille sept (2007), l'information relative au développement de ce projet-là dans le cadre d'une

cause tarifaire, si on vient nous dire que c'est dans la tarifaire qu'il faut intervenir et poser des questions et que c'est le processus approprié. Bien, je vous soumetts qu'on a, cette information-là n'est apparue dans la tarifaire que dans les causes, et pas en deux mille neuf (2009), que dans la cause tarifaire deux mille dix (2010) où on voit la mention « interconnexion Nouvelle-Angleterre ».

Donc, c'est clair qu'en deux mille neuf (2009) il n'y a personne qui peut intervenir, et en deux mille dix (2010) quand on a l'information c'est déjà... c'est déjà... le processus est déjà enclenché au niveau du développement de cette interconnexion-là, et les participants ne peuvent pas véritablement intervenir et faire part de leurs commentaires au niveau du développement d'un tel dossier. Donc, ce n'est pas un processus où il y a concertation au niveau du développement.

Et vous allez voir en regardant la pièce qui réfère à la lettre justement de Northeast Utilities l'importance du comité de planification qu'il y avait dans ce dossier-là.

Le Transporteur nous dit quant à cet exemple-là, et il nous infère des attentes, et je vous soumetts qu'il n'a pas nécessairement compris

la raison pour laquelle on a soumis cet exemple-là.

Je viens de vous dire que l'objectif c'était, et vous l'avez au paragraphe 93, d'une part de démontrer ce que c'est un exemple de comité de planification. Et, deuxièmement, pour vous rappeler que, outre la question du comité de planification, on n'a pas eu cette information-là du côté Québec avant la tarification de deux mille dix (2010).

Alors, aussi, et ce qui est fort important, dans le contexte de développement de tel projet, il n'y a aucune façon pour un intervenant de pouvoir y participer. Et je fais référence, entre autres, aux commentaires de madame la régisseuse Gervais qui a posé au Transporteur une question selon moi fondamentale au niveau du processus et qui, à la réponse, au niveau de ce genre de dossier-là ce qu'on vient nous dire c'est que la seule façon de participer c'est de faire une demande de service. C'est ça la participation. Et si on ne fait pas de demande de service, bien, le développement naturellement intervient avec seulement les parties concernées.

Rapidement au niveau des autres exigences de l'Annexe K, je vous réfère au paragraphe 35 à la

question à nouveau d'échange d'informations. Je n'ai pas abordé tous les principes parce que ça aurait été quand même assez long.

Il y a la notion également à la page 36 des règlements de différends. Je vous soumetts que le processus de plainte actuel n'est pas ce qui est requis en fonction de ce principe puisque, naturellement, dans le contexte d'un processus de plainte actuel on doit lier ça aux tarifs ou à une condition de transport. Alors, si j'ai un problème qui est relatif à la planification dans le grand sens du terme, je n'ai pas de recours approprié.

Je vous réfère également à la coordination régionale qui est un autre principe et aussi au principe des études économiques. Et je vous ramène encore une fois avec le dossier du développement de la ligne NuStar où on voyait justement l'importance du développement et des études économiques. Vous avez ça, entre autres, au paragraphe 37 où je vous dis exactement un peu la nature du type d'études économiques que l'on a faites dans ce dossier-là. Et fait intéressant c'est que HQ-US avait spécifiquement souscrit à cette demande d'études économiques justement en conformité avec l'Annexe K.

Alors, quelques éléments additionnels au niveau du processus de planification. Alors, on vous a dit qu'il n'y avait pas de forum de discussions et d'échanges au niveau de... Et je vais très rapidement parce que j'ai d'autres points à couvrir. Vous verrez qu'on considère que tant la question du plan stratégique que l'élaboration de la pièce HQT-9 ne rencontrent pas les processus de planification.

Et je vous suggère de retourner voir au niveau de la pièce HQT-9 ce que l'on donne comme information c'est un tableau qui explique de façon sommaire les investissements par catégorie à l'horizon deux mille neuf (2009), deux mille dix-neuf (2019), pardon, dans ce cas-ci.

15 h 08

Un mot additionnel à la page 38 sur le processus d'investissement en vertu de l'article 73. Vous vous souviendrez qu'on a eu tout le débat sur la question de la production des éléments du dossier 3715. Alors je fais un bref rappel pour vous dire que le processus d'investissement actuel il est, il est ce qu'il est et je ne veux pas faire un débat ou venir vous dire qu'il n'est pas adéquat.

Il est en fonction des dispositions de la loi et il est en fonction du Règlement. Et l'ensemble des décisions rendues par la Régie sur ce type de processus là est en fonction de la Loi et du Règlement. Et on a vu que c'est un processus qui est quand même restreint, limité, on analyse un projet tel quel. Un intervenant qui intervient dans le cadre d'un dossier sous 73 ne peut pas venir dire écoutez moi j'aurais peut-être un meilleur projet. Ce n'est pas ça le but d'un article, d'un dossier d'investissement en vertu de l'article 73.

Et dans le cadre du dossier 3715 ce qu'on est venu également vous dire c'est que quand un dossier d'investissement peut avoir un impact spécifique sur un client dans le cadre du dossier 3715, on est encore avec la problématique des conventions de service de EBM et on voit qu'on a une demande d'investissement justement sur une interconnexion où on a des droits et qu'on veut essayer de savoir si nos droits de renouvellement vont être respectés dans le contexte de la planification, on ne peut même pas dans le cadre des demandes de renseignements poser des questions sur les études d'impact et vous verrez de l'ensemble de la documentation que l'on a produit

sous 3715 que notre intervention elle est limitée, et ce, même si on a des droits que l'on veut, que l'on veut faire respecter.

Alors au paragraphe 123, on peut voir, en effet, dans le contexte du dossier de l'article 73 dans ce dossier-là que la Régie a jugé que l'étude d'impact, l'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau et la gestion de la congestion sur le réseau à une période antérieure à la demande étaient toutes non pertinentes à l'examen d'un dossier d'investissement déposé en vertu de l'article 73.

Au paragraphe 124, je dis de plus, à la lumière du rapport d'étude d'impact, il est impossible de constater que l'on ne prenait aucune, aucunement en considération les droits de renouvellement. Alors comment fait-on pour s'assurer quand on développe un projet qui affecte des, par exemple, des droits de parties, que ces droits-là vont être effectivement respectés dans l'élaboration d'un tel projet.

Alors je vous sou mets que l'article 73 n'est clairement pas le recours approprié dans ce cas-là et c'est exactement pour cette raison que l'on devrait développer une annexe K au Québec. Et

je vous sou mets qu'il y a un lien donc important à faire entre la notion de droit de renouvellement et la planification de réseau de même que, en fait, je pense que vous pouvez voir vous-même le lien quand on regarde les modifications proposées par le Transporteur au niveau du droit de renouvellement.

Parce qu'on vous dit d'un côté si le Transporteur est pour essayer de s'assurer au niveau de son réseau d'un droit de renouvellement à perpétuité, il faut encore au moins s'assurer que vous allez avoir un « committment » plus que ce qui est actuel, c'est-à-dire un an. On veut un « committment » d'au moins cinq ans justement compte tenu des obligations de développement de réseau.

Alors je pense qu'il y a un lien clair à faire entre cette notion de droit de renouvellement et la planification. Et donc le dossier par exemple, exemple du dossier 3715 est selon nous un exemple où l'ensemble des trois principes discutés plus haut ne sont pas rencontrés.

On a parlé également de l'article 12 A.5 des études exploratoires. Juste un mot pour vous dire que c'est un processus de nature essentiellement privée par un client au niveau d'un

raccordement à un projet de centrale, les autres clients ne sont pas parties à ce processus-là ni autres parties intéressées.

Au niveau de l'intervention du BAPE, mais si on regarde la loi sur, la loi applicable, on voit le cadre, le cadre de ce genre de demande qui sont essentiellement relatifs à la qualité de l'environnement. Alors et la mission du BAPE vous la retrouvez au paragraphe 135.

Les caractéristiques québécoises applicables, je vous sou mets ce qui suit. On a mis beaucoup d'emphase sur le fait qu'il y avait au Québec un seul transporteur et bien ce que l'on vous dit pour cet aspect-là c'est que justement dans la mesure où il y a un transporteur et on connaît les liens avec ses affiliés, il est important de s'assurer d'adopter une annexe K compte tenu de la position monopolistique qui a été reconnue justement et qui est le fondement même des dispositions de planification comme vous allez le voir des paragraphes 423 et aussi du paragraphe 173 de l'ordonnance 890-A de la FERC.

Et je vous réfère de façon spécifique aux témoignages de monsieur Marshall, Cormier et encore monsieur Cormier qui vous dit essentiellement :

raison de plus si on vous dit qu'il y a un transporteur, il faut s'assurer qu'il y a un mécanisme où on peut s'assurer qu'il n'y a pas de discrimination indue.

À la page 44, on réfère à la question des caractéristiques de réseau et j'aborde la question également du problème d'investissement. Je vous indique que là-dessus notre expert monsieur Marshall a fait une, en prenant les chiffres soumis par le Transporteur vous a indiqué, et vous retrouvez ça au paragraphe 147, qu'on ne peut pas faire nécessairement le corollaire que l'on tente de faire, c'est-à-dire qu'on a beaucoup d'investissements, donc nécessairement que notre réseau est adéquat et qu'il n'y a pas besoin d'annexe K.

15 h 15

Et je vous réfère également naturellement à l'analyse que l'on a faite précédemment des dispositions de la FERC. Mais, ce qui est important aussi de vous dire, c'est qu'on lit, au paragraphe 145, ce qui suit, de l'argumentaire du Transporteur. On dit, on critique l'approche de monsieur Marshall en disant que monsieur Rose, lui, a fait une analyse sérieuse, comparative, étoffée

de la situation de la question des investissements,
donc analyse comparative.

Or, quand vous regardez son rapport, il
vient vous dire, tant au niveau de l'investissement
que de la question de la congestion, qu'il n'a pas
fait - et je lis :

[...] I have not conducted a detailed
review of the TransEnergie system
[...]

sur la question d'investissement. Et je pense qu'il
est important de voir ce que monsieur Marshall a
fait. Il a comparé des pommes avec des pommes. Il a
comparé, il a regardé l'investissement et il a
comparé ça avec les Tarifs et on voit les ratios.
Et je ne pense pas qu'on puisse faire les
conclusions que le Transporteur tente de faire au
niveau de la question d'investissements au Québec.

Pour la question de la congestion, je pense
que la preuve est à l'effet qu'il y a de la
congestion au niveau des interconnexions et on vous
l'a clairement indiquée.

On a également indiqué qu'il y avait - et
c'était une référence de l'autre dossier tarifaire
- des investissements majeurs que l'on considérerait
effectuer au réseau dans les prochaines années, de

l'ordre de cinq point quatre milliards (5,4 G\$).

Vous avez ça au paragraphe 155.

En terminant sur ce sujet, je vous rappelle juste que nos experts ont référé à des situations, comme par exemple, la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick où on était - et c'est des « Foreign utilities », où on était justement dans le processus de développer une annexe K.

En terminant, je vous dis sur ce sujet qu'il y a des avantages évidents à la planification et à une plus grande ouverture, transparence et coordination. Et je pense qu'il est important de lire la réponse, la dernière réponse de monsieur Rose à la question de madame la régisseur Gervais, sur la question du « open season » qui démontre clairement, selon nous, que le processus peut être certainement amélioré. Vous avez ça à la fin de la citation à la page 48.

Et quand le Transporteur vient vous dire « écoutez, adopter l'annexe K pourrait être un dangereux précédent, pourrait être l'érosion de votre compétence », je vous sou mets que vous avez naturellement toutes les compétences requises pour décider de la question. Vous avez eu amplement l'avantage d'entendre toute cette preuve, de voir

l'importance de l'ordonnance 890. Et je trouve que ce commentaire à peine voilé vient questionner la compétence de la Régie et vient essentiellement vous dire « attention, si vous adoptez ça, vous allez devoir adopter d'autres choses ».

Ce qu'on vous dit, c'est qu'on verra en temps opportun. La question, c'est de savoir : est-ce que c'est utile de le faire. Et je pense qu'on vous a fait la démonstration que c'était utile et nécessaire de le faire dans le contexte de l'ordonnance 890.

Maintenant, la question de la réciprocité. Et tout de suite, je vous rappelle les questions que vous avez posées, Monsieur le Président, suite à la présentation sur la réciprocité. Et ce que l'on comprend, essentiellement, c'est que la question de la réciprocité, essentiellement, s'évalue et est liée à deux... sur deux points, l'article 6, donc un aspect contractuel à cette obligation, et l'autre aspect est la question du « market base rate ».

Et ça a été, je pense, reconnu et c'est dans la preuve que l'article 211A du Federal Power Act ne devait pas trouver application.

R-3669-2008
4 juillet 2011

- 170 -

PLAIDOIRIE
EBM
Me Paule Hamelin

15 h 21

Et comme je vous ai dit au début de ma présentation, c'est la première fois qu'on a véritablement la position claire du Transporteur sur la question de la réciprocité. Et vous verrez, à partir du paragraphe 176 qu'initialement - et c'est par l'entremise de leur expert - on avait dit que, au niveau des obligations de réciprocité, que le Transporteur n'était pas naturellement sous la juridiction de la FERC. Et la position que l'on voyait - et vous le voyez du paragraphe 177, au niveau des demandes de renseignements, on disait :

TransEnergie is not regulated by the
U.S. FERC; it is regulated by the
Quebec Régie de l'énergie [...].
However, TransEnergie must provide
transmission access equal to or
superior to transmission access its
affiliated entities receive in the
U.S. [...] and its affiliates want to
use open...

Je m'excuse, je suis en train de lire la... Ah!

Excusez, c'est, oui, la suite. Un peu plus loin :

It is my understanding that
transmission planning with Attachment

K is not part of the reciprocity
requirements for non-jurisdictional
utilities not owning transmission
assets in the U.S.

Alors, ça, c'était la position initiale du
Transporteur dans ce dossier-là, position qui a été
contredite d'ailleurs par monsieur Rose dans le
cadre de son témoignage. Et vous voyez ça au
paragraphe 182.

Alors, sur cette question-là à savoir :
est-ce que l'Annexe K fait ou ne fait pas partie
des obligations de réciprocité, ce que l'on a fait
dans le contexte de la présente présentation,
compte tenu des commentaires formulés par notre
collègue lorsqu'elle a plaidé, c'est que vous
retrouvez - et on n'a pas voulu enlever toute cette
portion-là de notre... de notre argumentaire - on
l'a mis en annexe, à la page 65.

Alors, on avait fait à ce moment-là la
critique de la position de monsieur Rose quant à la
question de : est-ce que l'Annexe K fait ou ne fait
pas partie des obligations de réciprocité, je vous
invite à le regarder. Et également, dans cette même
Annexe-là, les passages pertinents où nos experts
expliquaient en quoi justement l'Annexe K fait

justement partie, comme les autres obligations de réciprocité.

Et dans la portion qui suivait au niveau de notre plan d'argumentation, on vous donnait différents exemples, dans ce dossier ou ailleurs, où on a justement reconnu l'ensemble des principes de réciprocité. Par exemple - et je vous les indique rapidement - ça a été reconnu dans le dossier D-2002-95, vous avez ça à la page 55. Il y avait également une référence à la pièce HQT-1, au paragraphe 189, au niveau de l'importance de l'obligation de réciprocité.

Et ce que l'on a fait ensuite, c'est qu'on a justement référé à tous les éléments du présent dossier où on expliquait ou tentait d'expliquer le principe de la réciprocité. Je pense qu'il est important également de voir les documents qui avaient été déposés par monsieur Raphals avec... dans le cadre de son rapport, qui sont les différentes lettres que HQ US dépose pour les fins de son « market base rate ».

Et ce que essentiellement vous voyez de tout ça, c'est qu'il y a une obligation. Il y a une obligation tant au niveau de l'article 6 qu'il y a une obligation au niveau du « market base rate ».

Et le Transporteur vous a dit qu'il comprenait ces obligations et qu'il les faisait siennes pour les fins de la présentation du présent dossier et des obligations qui doivent se retrouver dans les Tarifs et conditions.

Et ce n'est pas pour rien que l'on est ici. On sait très bien que l'objectif, ultimement, c'est qu'on veut avoir un tarif, des Tarifs et conditions qui sont conformes. On veut avoir des Tarifs et conditions qui vont permettre à HQ US de pouvoir dire « j'ai un OATT semblable à l'OATT de la FERC ». Alors, c'est clair. Et on s'explique fort mal pourquoi il a fallu autant de tergiversation quant à cette question-là qui est, je vous le soumets, assez fondamentale.

15 h 26

Me PAULE HAMELIN :

Rapidement sur les sujets que j'appelais « Varia » qui étaient la cession de... c'est la cession de revente de capacité.

LE PRÉSIDENT :

Combien de temps est-ce qu'il vous en reste sur cette partie et...?

Me PAULE HAMELIN :

Je pense que j'ai, c'est comme je vous disais,

R-3669-2008
4 juillet 2011

- 174 -

PLAIDOIRIE
EBM
Me Paule Hamelin

cinq, dix (10) minutes.

LE PRÉSIDENT :

Cinq, dix (10) minutes.

Me PAULE HAMELIN :

Cinq minutes, en fait.

LE PRÉSIDENT :

Nous allons ajourner maintenant et ce qui fait que
si jamais la Régie a des questions aussi demain
matin, bien, ça permettra le temps de procéder.

Me PAULE HAMELIN :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Donc, nous allons ajourner jusqu'à neuf heures
(9 h 00) demain matin.

Me PAULE HAMELIN :

Merci.

AJOURNEMENT DE L'AUDIENCE

R-3669-2008
4 juillet 2011

PLAIDOIRIE
EBM

- 175 -

Me Paule Hamelin

Nous, soussignés, 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 :

ODETTE GAGNON
Sténographe officielle

CLAUDE MORIN
Sténographe officiel