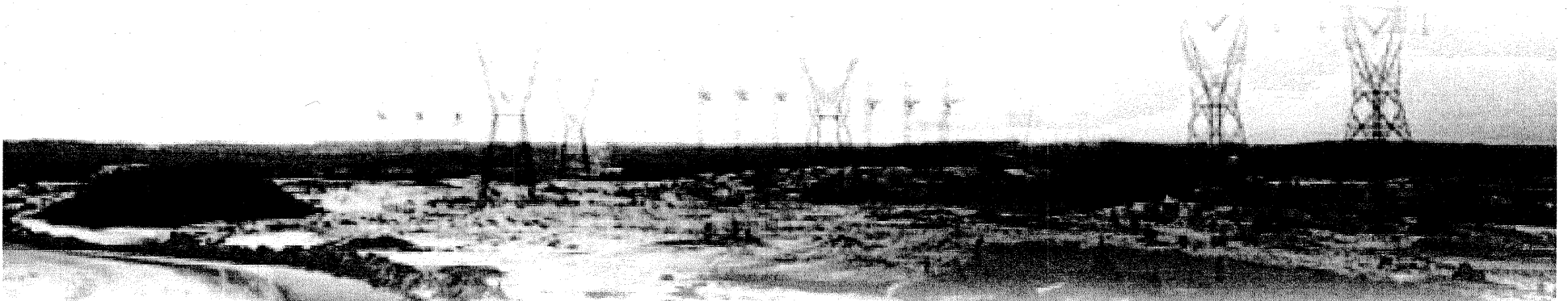


POSITION DU TRANSPORTEUR

THÈME 3

PROCESSUS DE PLANIFICATION OUVERT

SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS PRINCIPAUX



I. INTRODUCTION

Position du Transporteur:

- La FERC impose aux transporteurs américains un cadre assurant une planification ouverte, transparente et coordonnée afin de résoudre des problèmes graves et récurrents.
- À cette fin, elle ajoute un Appendice K à son tarif *pro forma*
- Au terme d'une analyse comparative, le Transporteur conclut qu'il n'est ni nécessaire, ni opportun d'inclure un Appendice K à ses Tarifs et conditions considérant:
 - Les problèmes graves d'investissement, de congestion et de coordination entre des milliers d'entités américaines réglementées n'existent pas au Québec

I. INTRODUCTION

Position du Transporteur :

- Adopter au Québec un remède américain conçu pour répondre à une problématique spécifiquement américaine est inapproprié et déraisonnable à l'examen du contexte et des conditions de transport propres au Québec
- Il importe de dissocier l'Appendice K, un outil proposé par la FERC, des objectifs qu'elle recherche en matière de planification
- Au Québec, il existe des mesures de planification adéquates, adoptées au fil des ans, conformes aux objectifs de l'ordonnance 890 et adaptées aux caractéristiques du réseau du Transporteur et à l'environnement législatif, réglementaire et commercial unique au Québec

I. INTRODUCTION

Position du Transporteur :

- À ce jour, la Régie a su préserver sa compétence et a su adapter aux particularités du marché québécois les exigences d'autres organismes régulateurs tel la FERC.
 - L'adoption d'une Partie IV aux Tarifs et conditions pour assurer l'alimentation de la charge locale, notamment à partir de l'électricité patrimoniale témoigne de l'importance de telles adaptations imposées par la Régie
 - De plus, en matière de planification, la Régie a su intervenir de manière avant-gardiste afin de prévoir des mesures de planification adaptées au Québec
- Le Transporteur a développé des mesures de planification ouvertes, transparentes, coordonnées et adaptées selon l'envergure des différents types de planification concernés et allant au-delà des exigences de la Régie en matière de planification
- Imposer l'adoption, en partie ou en bloc d'un processus américain spécifique tel l'Appendice K, en l'absence de faits prouvés le justifiant constituerait un précédent dangereux et incompatible avec les décisions de la Régie à ce jour et pourrait limiter pour l'avenir sa faculté d'exercer sa compétence dans l'intérêt public et supérieur des consommateurs d'énergie au Québec

I. INTRODUCTION

Plan de la présentation

- Description des caractéristiques du réseau du Transporteur
- Description de l'environnement législatif, réglementaire et commercial unique au Québec
- Revue des mesures de planification actuelles
- Questions particulières

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

A. Caractéristiques du réseau du Transporteur

a) Caractéristiques techniques

- Un seul réseau majeur
- Un seul transporteur d'importance
- Une interconnexion, l'Interconnexion Québec
- Un réseau caractérisé par de longues lignes radiales à haut voltage raccordant la production au nord à la charge au sud
- Un réseau asynchrone sans écoulement parallèle (« *loop flow* ») isolé des réseaux aux É-U, N.-B. et en Ontario et des autres Interconnexions nord-américaines (liens « DC »)

En bref, un réseau-Interconnexion unique, isolé et reconnu pour ces différences déterminantes

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

A. Caractéristiques du Réseau du Transporteur

- b) Des investissements adéquats sans possible comparaison avec la situation américaine
 - 24 \$/kW/an approuvé par la Régie depuis 2002
 - 31 \$/kW/an de 2006 à 2010, de 300 % supérieur au niveau américain 11 \$/kW/an observé dans l'année précédant l'ordonnance 890 et de 172% supérieure aux 18 \$/kW/an calculé de 2006 à 2010
 - 42 \$/kW/an projetés entre 2009-2013, de 190% supérieur aux 22 \$/kW/an projetés pour la même période aux É.-U.

En bref, deux mondes à part en matière d'investissements et de qualité des infrastructures de transport et mission accomplie au Québec

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

A. Caractéristiques du Réseau du Transporteur

b) L'absence de congestion

- Un réseau délibérément conçu pour opérer sans congestion (pièce HQT-27)
 - Critères de conception exigeants et uniques en Amérique du Nord
- Un réseau exploité dans les faits sans congestion
 - Un réseau qui n'atteint jamais 100% de sa capacité (pièce HQT-20)
 - Confirmation par les mesures de gestion (TLR) (pièce HQT-15)
- Confirmation par les vérifications du NPCC (pièce HQT-26)

En bref, deux mondes à part en raison de critères de conception exigeants assurant un réseau sans congestion, tel que confirmé à l'interne et par le NPCC

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

B. Environnement législatif, réglementaire et commercial unique au Québec

a) Alimentation de la charge locale

- Obligation légale et monopole aux fins de l'alimentation de la charge locale (à l'exception de municipalités et coopérative)
 - Le Distributeur comme source unique de la prévision de la croissance de la charge au Québec, incluse dans les causes tarifaires du Transporteur
 - Décret patrimonial (165 TW/h)
 - Appel d'offres (excédent)

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

B. Environnement législatif, réglementaire et commercial unique au Québec

b) Réglementation

- Un seul organisme régulateur: la Régie (mise à part la juridiction limitée de l'Office national de l'énergie)
- Des Tarifs et conditions justes, raisonnables et adaptés au contexte québécois
 - Compétence d'adapter les Tarifs et conditions aux particularités propres du marché québécois
 - Exemple : création d'une Partie IV qui distingue les Tarifs et conditions des autres tarifs et conditions en Amérique du Nord

En bref, une Régie appelée à exercer sa compétence dans un cadre législatif précis et à décider en fonction des particularités propres au Québec.

II. LA SITUATION AU QUÉBEC

B. Environnement législatif, réglementaire et commercial unique au Québec

c) Commercialisation

- L'absence de marché et de bourse de l'électricité au Québec
- Une clientèle limitée en nombre et avec des besoins précis en transport

En conclusion, les caractéristiques du réseau et l'environnement législatif, réglementaire et commercial sont uniques en Amérique du Nord et démontrent l'inexistence des problèmes ayant justifié l'intervention de la FERC et l'adoption d'un Appendice K

III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

C. Des mesures de planification à hauteur des objectifs de l'ordonnance 890

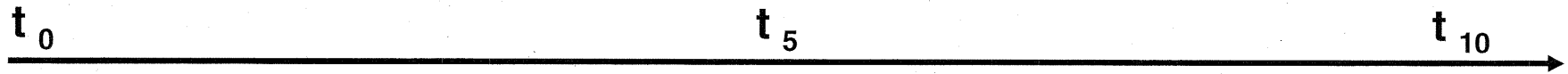
- a) Des lois, des instances, des processus et des mesures offrant aux intéressés une planification ouverte, transparente et coordonnée au Québec
 - Plan stratégique
 - OASIS
 - Causes tarifaires
 - Approbation des projets d'investissements par la Régie
 - Plans d'évolution des réseaux
 - Guide de dépôt
 - Rencontres techniques avec les intervenants
 - Études exploratoires (art. 12A.5 TC)

III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

C. Des mesures de planification à hauteur des objectifs de l'ordonnance 890

- Études d'impact
- Rencontres avec le milieu
- Processus d'évaluation de l'impact environnemental (BAPE)
- Processus d'examen des plaintes
- Code de conduite
- NPCC
- Rencontres avec les réseaux voisins

Mesures de Planification d'HQT



VISION GLOBALE
(prospective)

Plan stratégique HQT

Cause tarifaire HQT (voir Guide de dépôt)

Planification 10 ans : investissements, prévision de charge (ch. Locale et point à point), signal tarifaire)
Planification 5 ans : projets liés au dépassement de la capacité dans les postes de transformation

Demandes OASIS

"System studies" du NPCC

Études exploratoires

RÉFLEXION

DÉCISION

MES

VISION PROJET

Études d'impact

Rencontres avec le milieu

Audiences BAPE

Demande
d'autorisation
d'investissement

Plan d'évolution sous réseau *

Décision
Régie

MES

* Si existant



III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

C. Des mesures de planification à hauteur des objectifs de l'ordonnance 890

En bref, un équivalent fonctionnel déjà existant rencontrant les objectifs de l'ordonnance 890

III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

C. Des mesures de planification à hauteur des objectifs de l'ordonnance 890

- a) Partage d'informations de planification en amont des décisions d'autorisation des projets d'infrastructure de transport
- b) Faculté d'intervention donnée aux parties intéressées pour questionner ou remettre en cause des projets d'infrastructure de transport
- c) Faculté d'obtenir la réalisation d'études de projets spécifiques appartenant à des intéressés
- d) Faculté des parties intéressées de participer activement aux débats publics portant sur la planification ou les investissements sur le réseau sur un horizon de 10 ans

III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

C. Des mesures de planification à hauteur des objectifs de l'ordonnance 890

- Preuve que ces mesures sont efficaces et adéquates:
 - Développement d'un réseau fiable
 - Niveau adéquat des investissements
 - Absence de congestion
 - Satisfaction des besoins de tous les clients du Transporteur (charge locale ou clients du service point à point)

III. LA PLANIFICATION AU QUÉBEC

D. Conclusions

- Il n'est pas nécessaire ni opportun d'adopter un Appendice K aux Tarifs et conditions du Transporteur
- En effet, les caractéristiques techniques, législatives, réglementaires et commerciales du réseau du Transporteur sont uniques
- De plus, le Transporteur offre déjà une planification ouverte, transparente et coordonnée de son réseau, soit un équivalent fonctionnel rencontrant les objectifs de l'ordonnance 890
- La Régie ne doit pas imposer un processus qui est démesuré et inadapté à la situation actuelle du Québec.

Q *Hydro*
Québec
TransÉnergie

