

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

R-3669-2008
Phase 2

HYDRO-QUÉBEC
Demanderesse

et

Intervenants

ARGUMENTATION ÉCRITE DU TRANSPORTEUR
THÈME 3
PROCESSUS DE PLANIFICATION
DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I- INTRODUCTION.....	1
II- ORIGINE ET CONTEXTE DES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA FERC RELATIVES À LA PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT	1
A. Contexte et historique réglementaire de l'ordonnance 890.....	1
B. Diminution des investissements dans les infrastructures de transport.....	6
C. Augmentation de la congestion sur les réseaux de transport	9
D. Nécessité de coordination.....	14
E. Opportunités de discrimination indue.....	16
F. Manque de transparence.....	18
G. Exemples américains cités par les intervenants	19
III- DESCRIPTION DU PROCESSUS PRÉVU À L'ORDONNANCE 890 DE LA FERC	20
IV- DESCRIPTION DE LA SITUATION AU QUÉBEC.....	25
A. Les caractéristiques particulières du réseau du Transporteur et de l'industrie électrique au Québec.....	25
B. Le contexte réglementaire	28
C. Le niveau des investissements dans les infrastructures de transport	31
D. L'absence de congestion sur le réseau de transport	34
E. Conclusion	40
V- LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DU TRANSPORTEUR EST OUVERTE, COORDONNÉE ET TRANSPARENTE.....	42
A. Les mesures de planification en place au Québec	42
1. Plan stratégique d'Hydro-Québec	44
2. Processus d'approbation des projets d'investissements du Transporteur.....	44
3. Causes tarifaires et planification du réseau	47
4. Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité	49
5. Études exploratoires pour le raccordement de centrales	51
6. Processus de coordination avec les réseaux voisins	53
7. Processus de planification devant le Northeast Power Coordinating Council (NPCC)	53
8. Processus d'évaluation de l'impact environnemental.....	55
9. Rencontres dans le milieu.....	56

10.	Procédure d'examen des plaintes	56
11.	Code de conduite du Transporteur.....	57
12.	Processus d'études d'impact.....	57
B.	Les solutions américaines sont inapplicables au Québec.....	58
1.	Les mesures en place sont complètes et adaptées	58
2.	Les attentes des intervenants ne seraient pas satisfaites par l'ajout d'un Appendice K tel qu'envisagé par la FERC	60
VI-	RÉCIPROCITÉ	62
A.	La Régie et la réciprocité	63
B.	Le principe de la réciprocité est respecté en l'espèce.....	66
1.	Article 6 tarif pro forma	66
2.	Market based rates autorisation (MBRA)	73
3.	Déférence de la FERC face à la décision de la Régie	78
4.	Maintien de la pleine compétence de la Régie.....	79
VII-	POSITIONS D'INTERVENANTS	80
A.	Réciprocité.....	80
1.	Craig Roach	82
2.	Robert Sinclair.....	84
3.	William Marshall	84
4.	Philip Raphals	86
B.	Comparaison avec les exemples américains ou canadiens suggérés par les intervenants.....	87
1.	Exemples d'entités américaines.....	88
2.	Situation au Canada.....	92
C.	Processus de planification et priorité de renouvellement.....	97
VIII-	CONCLUSION.....	98

I- INTRODUCTION

1. Dans son ordonnance 890, la FERC a ajouté à son tarif *pro forma* un appendice K décrivant un processus de planification des installations de transport d'électricité (**l'Appendice K**);
2. La FERC a justifié cette mesure à la lumière de l'existence de problèmes qu'elle considère graves dans l'industrie du transport de l'électricité aux États-Unis;
3. Le Transporteur a évalué la nécessité ou l'opportunité de modifier ses Tarifs et conditions de service de transport (**Tarifs et conditions** ou **TC**) pour y inclure un Appendice K. Suite à l'analyse comparative des événements survenus et des problèmes observés en sol américain à l'origine de l'ordonnance 890 de la FERC, d'une part, et du contexte québécois et des conditions de transport qui y existent, d'autre part, le Transporteur a conclu qu'il n'était ni nécessaire ni opportun de procéder à un tel ajout;
 - Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 13-16 [**Onglet 6**];
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 76 (ligne 9) à la p. 77 (ligne 3) [**Onglet 49**];
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 176 (ligne 17) à la p. 178 (ligne 5) [**Onglet 49**];

II- ORIGINE ET CONTEXTE DES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA FERC RELATIVES À LA PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT

A. Contexte et historique réglementaire de l'ordonnance 890

4. L'ordonnance 890, et plus particulièrement ses conclusions quant à l'adoption d'un Appendice K, tire ses origines d'événements survenus depuis la publication de l'ordonnance 888 de la FERC;
 - Ordonnance 890, para. 1, 418-425 [**Onglet 1**];
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 6-7 [**Onglet 26**];
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 103 (lignes 8 à 13); p. 106 (lignes 3 à 22) [**Onglet 49**];
5. Ces événements incluent ce qui suit, notamment :
 - a) Une dégradation graduelle et continue de l'état des infrastructures en transport d'électricité aux États-Unis en raison d'un manque de plus en plus important d'investissements;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 28 et suivantes [**Onglet 9**];

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 103 (lignes 14 à 20) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (lignes 4 à 24) **[Onglet 60]**;
- b) L'augmentation de la congestion sur les réseaux de transport d'électricité et la dégradation de l'accès au service de transport et de la fiabilité de ces réseaux résultant entre autres de l'insuffisance des investissements;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 28 et suivantes **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 103 (ligne 21) à la p. 104 (ligne 4) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (ligne 25) à la p. 22 (ligne 9); p. 33 (ligne 34) à la p. 34 (ligne 10) **[Onglet 60]**;
- c) L'amendement des articles 205, 211 et 217 du *Federal Power Act* afin d'encourager l'expansion des infrastructures de transport d'électricité et d'élargir les pouvoirs de la FERC pour assujettir différentes catégories d'entreprises de service public à sa juridiction (« *utilities* ») aux règles d'« *open access transmission* »;
- Articles 205, 211 et 217 du *Federal Power Act*, codifiés sous la référence aux articles 824d, 824j-1 et 824q, U.S. Code, Title 16, Chapter 12, Subchapter II **[Onglet 65]**;
 - Ordonnance 890, para. 3 (note 4), 22, 436 **[Onglet 1]**:

22. Enacted on August 8, 2005, EAct added a number of new authorities and priorities for the Commission and emphasized certain of its existing obligations. Among other things, EAct 2005 recognized the importance of adequate transmission infrastructure development and its role in facilitating the development of competitive wholesale markets. The Congressional directives in EAct 2005 are intended to reverse the decline in transmission infrastructure investment. For example, Congress required the Commission to adopt a rule establishing incentive ratemaking for transmission infrastructure to help promote reliability and reduce congestion. [...]

[nos soulignements]
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 28 et suivantes **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 107 (lignes 8 à 23) **[Onglet 49]**;

- d) La panne majeure survenue à l'été 2003 ayant privé huit états et provinces canadiennes d'électricité pendant deux jours, de même que les causes identifiées de cette panne et les mesures qui ont suivies, soit :
- i) L'identification des problèmes graves mentionnés ci-haut dans les réseaux d'électricité aux États-Unis à l'origine de cette panne et la volonté politique de prévenir la répétition d'un tel événement;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 28 **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 104 (ligne 11) à la p. 105 (ligne 21) **[Onglet 49]**;
 - ii) L'adoption de la *Energy Policy Act* de 2005 (**EPAct 2005**) en août 2005 avec pour objectif déclaré de développer les infrastructures de transport d'électricité;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 105 (lignes 15 à 21) **[Onglet 49]**;
 - iii) L'émission par la FERC, le 16 septembre 2005, soit dans le mois qui a suivi, d'un Notice of Inquiry (**NOI**) qui mènera éventuellement à son ordonnance 890;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 106 (lignes 15 à 22) **[Onglet 49]**;
- e) D'importants problèmes de coordination entre les très nombreuses entités des différentes régions à l'intérieur des Interconnexions américaines;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p.104 (lignes 5 à 10) **[Onglet 49]**;
- f) Un manque de transparence observé dans la planification des installations de transport aux États-Unis qui, combiné à l'existence des problèmes ci-haut mentionnés, pourrait faciliter des comportements discriminatoires;
- Ordonnance 890, para. 3, 44, 52, 61 **[Onglet 1]**;
- g) Le constat de la FERC que l'ordonnance 888 et l'OATT *pro forma* qui en découle n'offrent pas aux États-Unis une protection suffisante contre la discrimination induite en matière de planification des installations de transport;
- Ordonnance 890, para. 84, 418-425 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 107 (lignes 8 à 23) **[Onglet 49]**;
6. Il faut souligner que l'ajout d'un Appendice K au tarif *pro forma* de la FERC n'est que la première d'une série de mesures en matière de planification des réseaux de transports américains visant à régler des difficultés propres à ces réseaux;

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 6 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 106 (lignes 3 à 7, 23 à 25); p. 107 (lignes 1 à 3) **[Onglet 49]**;
7. À cet égard, les exigences de la FERC en matière de planification des réseaux de transport tiennent compte et évoluent en fonction de considérations de politiques économique et sociale américaines en matière d'énergie;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 133 (ligne 15) à la p. 137 (ligne 13) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p.14 (lignes 1 à 21) **[Onglet 50]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 34 **[Onglet 26]** :

U.S. policies on transmission planning are expanding and going beyond the issue of offering open, non-discriminatory and comparable service, accommodating contracted service requests, solving reliability problems and significant and recurring congestion. [...]
8. Cette évolution s'est déjà concrétisée, aux États-Unis, par l'émission par la FERC de son *Notice of Proposed Rulemaking (NOPR)* portant sur le *Transmission Planning and Cost Allocation by Transmission Owning and Operating Public Utilities*, Docket No RM-10-23-000 de juin 2010, dans lequel elle propose de réformer d'autres aspects de la planification afin de tenir compte de préoccupations notamment en matière d'allocation des coûts et de politique relative à l'énergie renouvelable;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 106 (ligne 23) à la p. 107 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 10 (ligne 17) à la p. 11 (ligne 17) **[Onglet 50]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p.206 (ligne 6) à la p.207 (ligne 5) **[Onglet 62]**;
9. L'expert Judah Rose confirme d'ailleurs à l'audience qu'en matière d'énergie, « *politics drive policy and policy drives planning* »;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 76 (ligne 20) à la p. 77 (ligne 2) **[Onglet 50]** :

But I think that there is a recognition that's implicit in the situation vis-à-vis Canada and that politics drive policy, policy drives planning. It's clearly recognized that Attachment K is partly a policy-driven instrument policy involves big decisions of the policies. [...]

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 151 (ligne 21) à la p. 152 (ligne 17) **[Onglet 50]** :

Yes, as I described earlier, politics drive policy and policy drives planning. And so what's happening here is that one of the policies that's being pursued is environmental protection and that's a key element in Order 890 that the policies are now being incorporated in the planning process. These are policies of the U.S. government, okay, in various different localities.

Here is an example of the policy of Québec being interjected into the process and it's part of the planning process.

Planning is an extremely broad activity. It determines ultimately what gets built in the province, how it's operated, what the future...future of the province is. And so you can imagine why there will be a fair amount of deference to what the Régie would want to have with respect to environment and other issues.

[nos soulignements]

10. Ainsi, il appert du témoignage de cet expert que la FERC utilise déjà le processus de planification aux États-Unis pour mettre en application diverses politiques relatives à des domaines variés, notamment :

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 34 **[Onglet 26]** :

Recent FERC policy consideration include :

- Requiring planning to accommodate state renewable energy policy, potentially separate from specific requests,
- FERC cost allocation and specification of interregional transmission lines under which FERC potentially resolves how much is paid by load in each region versus requestors of new service,
- Elimination of utility Right of First Refusal (ROFR) under which HQT would have to participate in a RFP to reinforce the system.

This is in addition to proceedings addressing VER (Variable Energy Resources) and Demand Side Management (DSM).

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 134 (ligne 15) à la p. 137 (ligne 13) **[Onglet 49]**;

11. Le Transporteur soumet que la Régie doit faire preuve de prudence et ne peut suivre aveuglément la FERC sur ce terrain. Agir autrement entraînerait une érosion progressive de la compétence de la Régie de décider selon l'intérêt public québécois conformément à sa loi constitutive;
- *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01 (**LRÉ**), article 5 **[Onglet 73]** :

5. Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 78 (ligne 6) à la p. 80 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 133 (ligne 15) à la p. 137 (ligne 13); p. 139 (ligne 12) à la p. 140 (ligne 20) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de François Hébert par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 166 (ligne 11) à la p. 167 (ligne 18) **[Onglet 50]**;
12. Si la Régie devait accepter la proposition mise de l'avant par certains intervenants voulant qu'elle soit tenue d'adopter un Appendice K dans la forme prévue à l'ordonnance 890, cela pourrait rendre illusoire l'opposition subséquente à la mise à jour et à l'incorporation de toute modification requise par la FERC dans le futur, afin de mettre en oeuvre des politiques qui nous sont étrangères;
13. Cette situation préoccupe le Transporteur, notamment en regard de la position de plusieurs intervenants qui requiert l'inclusion d'un Appendice K, sans même avoir fait une analyse comparative de la situation au Québec avec celle aux États-Unis, comme il le sera détaillé ci-dessous;
14. C'est pourquoi le Transporteur invite la Régie à déterminer, au terme d'une analyse des conditions particulières ayant justifié l'adoption d'une mesure précise aux États-Unis, si une telle mesure doit être incorporée aux Tarifs et conditions tenant compte de la situation prévalant au Québec;

B. Diminution des investissements dans les infrastructures de transport

15. Dans les années ayant précédé l'ordonnance 890, les investissements dans les infrastructures de transport d'électricité aux États-Unis ont été nettement insuffisants pour répondre aux besoins croissants de la demande d'électricité et pour assurer la fiabilité des réseaux;

- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 30 et suivantes **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 107 (lignes 4 à 18) **[Onglet 49]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 9-10, 12 **[Onglet 26]**;
 - Ordonnance 890, para. 58, 61, 421 **[Onglet 1]**;
16. Ainsi, durant la période de 1981 à 2004, soit les dernières années pour lesquelles la FERC disposait de données au moment de rendre l'ordonnance 890, les niveaux annuels d'investissements en transport étaient inférieurs à ceux enregistrés en 1980;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 30-32 (notamment les tableaux JLR-5 et JLR-6) **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 9 **[Onglet 26]**;
17. Plus précisément, de 1980 à 1998, ces niveaux ont subi une baisse de l'ordre de 53% par rapport à 1980, alors que la demande augmentait de 54% durant cette même période;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 30-31 (voir également le tableau JLR-6 pour une analyse année par année) **[Onglet 9]** :

Thus, on a per unit of peak power sold, transmission investment declined 69% between 1980 and 1998 or from \$19.5/kW of load to \$6.0/kW. Between 1980 and 2004, the decrease was 45% to \$10.8/kW of load.
 - Pièces HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 9-10 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 107 (ligne 24) à la p. 108 (ligne 16) **[Onglet 49]**;
18. La veille de l'émission de l'ordonnance 890, le commissaire de la FERC Philipp Moeller déclarait :
- During this intervening decade, the transmission grid has experiences unprecedented challenges as the demand for energy has grown at a pace that far exceeds the grid's available transmission capacity and the current rate of transmission investment. With these facts, it should come as no surprise that if changes are not made to make better use of the transmission system, the public will bear the cost of transmission congestion through increased utility bills, to say nothing of the looming possibility of power outages in many of the nation's more congested and urban areas [...]
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 17 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 11 **[Onglet 26]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 108 (ligne 17) à la p. 110 (ligne 9) **[Onglet 49]**;

19. La FERC met en relief cette problématique dans l'ordonnance 890 et indique clairement que la mise en place d'un Appendice K s'impose afin de corriger de sérieuses lacunes au niveau des investissements;

- Ordonnance 890, para. 3, 52, 58 : **[Onglet 1]**

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 limited information on how transmission plans are developed. **These deficiencies are serious, given the substantial need for new infrastructure in this Nation.**¹ We act today to remedy these deficiencies by requiring transmission providers to open their transmission planning process to customers, coordinate with customers regarding future system plans, and share necessary planning information with customers. [...]

52 [...] The Commission preliminarily concluded that the inadequacy of the existing obligation to conduct transmission system planning, coupled with the lack of transparency surrounding system planning generally, required reform of the pro forma OATT to ensure that transmission infrastructure is constructed on a nondiscriminatory basis and is otherwise sufficient to support reliable and economic service to eligible customers.[...]

58. Our concern over this flaw is heightened by the critical need for new transmission infrastructure in this Nation. As the Commission explained in the NOPR, transmission capacity is being constructed at a much slower rate than the rate of increase in customer demand, with transmission capacity per MW of peak

¹ Congress placed special emphasis on the development of transmission infrastructure, including the consideration of advanced transmission technologies, in the Energy Policy Act of 2005 (EPA 2005). See Pub. L. No. 109-58, 119 Stat. 594 (to be codified in scattered titles of the U.S.C.). The Commission has taken steps to implement that goal in numerous contexts, including recent rulemaking proceedings that address the promotion of transmission investment through pricing reform and the siting of certain transmission facilities. See Promoting Transmission Investment through Pricing Reform, Order No. 679, 71 FR 43294 (Jul. 31, 2006), FERC Stats. & Regs. ¶¶ 31,222 (2006), order on reh'g, Order No. 679-A, 72 FR 1152 (Jan. 10, 2007), FERC Stats. & Regs. ¶¶ 31,236 (2007), reh'g pending; Regulations for Filing Applications for Permits to Site Interstate Electric Transmission Facilities, Order No. 689, 71 FR 69440 (Dec. 1, 2006), FERC Stats. & Regs. ¶¶ 31,234 (2006), reh'g pending. As discussed herein, several actions taken in this Final Rule also relate to the need for investments in transmission infrastructure and are consistent with the Commission's responsibilities under EPA 2005.

demand declining at an average rate of 2.1 percent per year during the period 1992 to 2002. The projections suggest that this trend will continue through 2012. As a result, there has been a significant decrease in transmission capacity relative to load in every NERC region. In light of this trend, there is a compelling need to build new transmission and respond to increasing demand through other means. EEI estimates that capital spending must increase by 25 percent, from \$4 billion annually to \$5 billion annually, to ensure system reliability and to accommodate wholesale electric markets. [...]

[nos soulignements]

20. Robert Sinclair, expert retenu par NLH a d'ailleurs confirmé l'importance des problèmes de sous-investissements aux États-Unis avant l'adoption de l'ordonnance 890 de la FERC;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (ligne 16) à la p. 22 (ligne 11) **[Onglet 60]**;
21. À l'audience, ce dernier conviendra également que la volonté de la FERC de stimuler les investissements était « *very important [...] very material* » dans sa décision d'adopter une Appendice K;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 27 (lignes 7 à 13) **[Onglet 60]**;
22. Il appert donc clairement de ce contexte particulier que les problèmes liés à l'insuffisance des investissements dans les infrastructures aux États-Unis sont à l'origine de l'inclusion d'un Appendice K dans le tarif *pro forma* de la FERC;

C. Augmentation de la congestion sur les réseaux de transport

23. Plusieurs secteurs des réseaux de transport aux États-Unis souffrent de problèmes aigus de congestion, causés notamment par le mauvais état des infrastructures en transport;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 6, 8, 11-16 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 103 (lignes 8) à la p. 104 (ligne 4) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (ligne 16) à la p. 21 (ligne 8) **[Onglet 60]**;
24. Il y a congestion sur un réseau lorsque celui-ci est insuffisant pour répondre à la demande pour le service de transport et qu'il s'ensuit une augmentation du coût de service dans les zones du réseau qui sont congestionnées;
 - Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R26.1R **[Onglet 24]** :

Transmission system congestion arises when the transmission system operator must dispatch generation units out of so-called 'merit order', i.e. a higher cost generator is chosen to generate over a lower cost generator, and this results in differences in the costs of providing power at different locations on the transmission system. In the majority of transmission systems where thermal generation dominates, merit order dispatch is determined by the cost of fuel, with the lowest fuel cost units dispatched first, and so on.

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 14 **[Onglet 26]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 113 (ligne 9) à la p. 115 (ligne 6) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 161 (ligne 20) à la p. 164 (ligne 16) **[Onglet 49]**;

25. La congestion telle qu'elle est vécue systématiquement aux États-Unis entraîne également l'incapacité à donner suite à des services de transport déjà souscrits. Les problèmes de congestion vécus aux États-Unis ont donc un impact direct sur la qualité du service de transport point à point déjà souscrit, qui ne peut plus bénéficier du même degré de garantie;

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 6 **[Onglet 26]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 103 (ligne 21) à la p. 104 (ligne 2) p. 107 (lignes 15 à 18) **[Onglet 49]**;

26. La congestion peut perturber la fiabilité du réseau et obliger l'exploitant à prendre des mesures de gestion afin d'en minimiser les impacts négatifs, telles des coupures et des pannes;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 113 (ligne 9) à la p. 115 (ligne 6) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 33 (ligne 3) à la p. 34 (ligne 10) **[Onglet 60]**;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 33 **[Onglet 9]** :

One measure of bulk transmission congestion, used in parts of the Eastern Interconnection of North America, is Transmission Loading Relief (TLR) requests, which have increased during the last six years. In some cases, the over-scheduling of electricity transactions requires the issuance of TLRs, which is how system operators maintain system loadings within reliability limits. Reallocation and curtailment of bulk transmission service to meet System operating Limits and Interconnection Reliability Operating Limits are increasing.

[nos soulignements]

27. Contrairement à ce qu'ont laissé entendre certains intervenants, il n'y a pas de congestion au sens où l'entend la FERC du simple fait que des ajouts au réseau de transport soient requis afin de donner suite à une nouvelle demande de service;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose et Marie-Claude Roquet par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 103 (ligne 19) à la p. 105 (ligne 24); p. 111 (ligne 10) à la p. 113 (ligne 6) **[Onglet 50]**;
 - Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 148 (ligne 20) à la p. 149 (ligne 1) **[Onglet 55]**;
 - Témoignage de Pascal Cormier en chef, N.S., vol. 21, 20 avril 2011, p. 11 (lignes 3 à 11) **[Onglet 56]**;
28. À l'exception du réseau du Transporteur, tous les réseaux nord-américains, y compris les réseaux du nord-est, connaissent des problèmes sérieux (« *accute* ») de congestion;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 33-38 (notamment les tableaux JLR-7, JLR-8, JLR-9, JLR-10, JLR-11) **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 115 (lignes 7 à 18) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 157 (lignes 1 à 6) (quant à la *Eastern Interconnection*) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 110 (ligne 6) à la p. 111 (ligne 15) **[Onglet 50]**;
29. La désuétude d'infrastructures de transport d'électricité et l'insuffisance des investissements observée depuis les années 1980 ont très largement contribué à ces problèmes de congestion et aux problèmes de fiabilité des réseaux qui en découlent;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 38-40 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p.14 **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (ligne 4) à la p. 22 (ligne 11) **[Onglet 60]** :

So, I understand that you agree that at least one of FERC's motivation to include an Appendix K was to accelerate transmission investments?

R. Yes

Q.22 But for you, there's a distinction between lack of investment in the infrastructure and the competitive issues?

R. Yes, FERC emphasized two motivations, one was transmission investment, one was discrimination.

Q.23 And can you confirm as a matter of fact, a general statement, Mr. Sinclair, that there were, prior to Order 890, under-investment problems in the transmission infrastructure in the U.S. in general?

R. Can I confirm that?

Q.24 Yes. Is it to your knowledge as an expert?

R. Yes, I would agree with that.

Q. 25 Would you also agree that a lack of sufficient investment in transmission translates in a lack of sufficient transmission infrastructure in the U.S.?

R. Yes.

Q.26 And that a lack of sufficient transmission infrastructure is a cause of congestion on a system?

R. It can be, yes.

Q.27 And that congestion may limit the access to the grid and therefore limit competition, do you agree with that?

R. Yes.

Q.28 So, if there is an increase in the investment and the infrastructure, it would ameliorate the transmission infrastructure, if we do the logical sequence?

R. It would ameliorate the competitive problems you mean?

Q.29 No. If we reincrease investments in the infrastructure, we ameliorate the transmission infrastructure.

R. You mean you improve the infrastructure?

Q.30 Yes.

R. Yes.

Q.31 Yes, that's the right word. And with such improved infrastructures would have the effect of decreasing congestion, this is one of the effects it could have?

R. Yes, that's logical.

Q.32 And increases access to the grid and to new resources as well?

R. Yes. If you increase the capacity of the transmission, you have more competition.

Q.33 Yes, it would increase competition, that was the last step of my...

30. Les extraits suivants, en introduction de la section de l'ordonnance 890 relative à l'Appendice K (sous le titre « *The need for reform* »), confirment sans équivoque que les problèmes de congestion sur les réseaux américains sont à l'origine de l'adoption de cet appendice;

➤ Ordonnance 890, para. 421-422 (voir également para. 59-61) **[Onglet 1]** :

421. As the Commission stated in the NOPR, the Nation has witnessed a decline in transmission investment relative to load growth in the ten years since Order No. 888 was issued. Transmission capacity per MW of peak demand has declined in every NERC region. Transmission constraints plague most regions of the country, as reflected in the limited amounts of ATC posted in many regions, increased frequency of denied transmission requests, increasingly common transmission service interruptions or curtailments and rising congestion costs in organized markets.

422. We do not believe that the existing pro forma OATT is sufficient in an era of increasing transmission congestion and the need for significant new transmission investment. We cannot rely on the self-interest of transmission providers to expand the grid in a nondiscriminatory manner. Although many transmission providers have an incentive to expand the grid to meet their state-imposed obligations to serve, they can have a disincentive to remedy transmission congestion when doing so reduces the value of their generation or otherwise stimulates new entry or greater competition in their area. [...]

[nos soulignements]

31. La FERC le reconnaît d'ailleurs de manière encore plus claire dans son *Fact Sheet* accompagnant l'émission de l'ordonnance 890. En effet, il suffit de lire le sommaire relatif à l'ajout de l'Appendice K pour s'en convaincre;

➤ Pièce C-6-91, p. 3 **[Onglet 41]** :

Coordinated, Open and Transparent Transmission Planning

The Commission concludes that transmission providers have a **disincentive to remedy increasing transmission congestion on a nondiscriminatory basis** and that the current pro forma OATT does not adequately address this problem. Therefore, the Final Rule requires that:

- Transmission providers participate in a coordinated, open and transparent planning process on both a local and regional level
- Each transmission provider's planning process meet the Commission's nine planning principles, which are coordination, openness, transparency, information exchange, comparability,

dispute resolution, regional coordination, economic planning studies, and cost allocation

- Each transmission provider must describe its planning process in its tariff
- The Commission will allow regional differences in planning processes

[nos soulignements]

D. Nécessité de coordination

32. Des caractéristiques propres aux réseaux de transport et à l'industrie de l'électricité aux États-Unis ont également justifié l'adoption d'un Appendice K comme une mesure pour améliorer la coordination entre les nombreuses parties intéressées;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 117 (ligne 17) à la p. 118 (ligne 15) **[Onglet 49]**;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 41 **[Onglet 9]**;
33. Il y a aux États-Unis deux grandes Interconnexions regroupant à elles seules la quasi-totalité des réseaux de transport d'électricité (à l'exception de ERCOT), soit la *Eastern Interconnection* et la *Western Interconnection* (WECC);
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 9, 41-42 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 21 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 122 (lignes 3 à 9) **[Onglet 49]**;
34. On compte aux États-Unis :
- a) 500 propriétaires de réseaux différents, dont la majorité sont dans la *Eastern Interconnection* et dont certains se sont regroupés en réseaux régionaux appelés *Regional Transmission Organizations* ou « RTO »;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 42 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 19 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 120 (ligne 6) à la p. 121 (ligne 16) **[Onglet 49]**; - b) Plus de 3 000 entreprises de services publics devant assurer l'approvisionnement en électricité;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 42 **[Onglet 9]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 117 (lignes 20 à 21) **[Onglet 49]**;
35. La *Eastern Interconnection* comprend à elle seule 43 états américains et provinces canadiennes, dont l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince Édouard, de même que de nombreuses autorités réglementaires, incluant le NERC et la FERC;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 43 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 21 **[Onglet 26]**;
36. À l'intérieur de la *Eastern Interconnection* et de la *Western Interconnection*, tous les réseaux sont synchronisés entre eux;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 41 **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 120 (ligne 6) à la p. 121 (ligne 16); p. 122 (lignes 1 à 3) **[Onglet 49]**;
37. Des interactions entre ces réseaux électriques synchronisés avec des liens à courant continu (« AC ») engendrent des « *loop flows* » qui doivent être activement gérés entre réseaux;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 41 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 21 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 122 (lignes 16 à 23) **[Onglet 49]**;
38. Avant l'ordonnance 890, il n'existait aucun processus de planification coordonné entre les très nombreux réseaux de transport d'électricité exploités à l'intérieur de ces Interconnexions;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 41-42 **[Onglet 9]**;
39. À titre d'exemple, la *Eastern Interconnection* ne comptait aucun employé responsable de la coordination entre les réseaux membres, y compris en matière de planification;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2011, p. 123 (lignes 21 à 24) **[Onglet 49]**;
 - Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 41 **[Onglet 9]**;
40. Aussi, plus de 43 % de la production aux États-Unis est assurée par plus de 1 662 producteurs indépendants (« *independent power producers* » ou « IPP ») ou producteurs qui ne sont pas des entreprises de services publics (« *non-utilities generators* »). La production totale dans ce pays totalise 466 GW, soit plus de dix fois la production totale du Québec;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 44-45 **[Onglet 9]**;

41. Dans ce contexte, les besoins de coordination entre les interconnexions, les régions, les sous-régions, les clients et les autorités réglementaires sont importants;

➤ Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 120 (ligne 6) à la p. 121 (ligne 16) **[Onglet 49]**;

➤ Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 112 (lignes 1 à 16) **[Onglet 51]** :

R. Yes in the sense it's one of the applications of the coordination. Obviously, from what you could hear from my original...my case in chief earlier this week, when you have thousands of entities that need to be coordinated on even the most basic issues of reliability, keeping the lights on, there's clearly issues related to beyond just discrimination.

It's a matter of the highest priority for the government of the United States to have coordination to keep the lights on and keep people alive. I mean it's just an outstanding critical problem that had to be addressed.

42. En contraste, les caractéristiques particulières du réseau du Transporteur et de l'industrie électrique au Québec sont à ce point différentes que les besoins et les enjeux de coordination ne sont pas comparables;

➤ Argumentation écrite, para. 84-147;

➤ Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 22 **[Onglet 26]**;

E. Opportunités de discrimination indue

43. L'ordonnance 890 prévoit différentes mesures pour continuer de prévenir la discrimination indue dans la fourniture des services de transport d'électricité aux États-Unis; l'Appendice K est l'une de ces mesures;

➤ Pièce C-6-91, p. 1 **[Onglet 41]**;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 206 (lignes 5 à 13) **[Onglet 61]**;

44. À ce sujet, il importe de comprendre la filiation claire entre le niveau insuffisant des investissements dans les infrastructures de transport, les problèmes importants de congestion sur les réseaux et l'existence d'opportunités de discrimination indue perçues par la FERC;

➤ Ordonnance 890, para. 52 **[Onglet 1]**:

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

➤ Pièce C-6-91, p. 3 **[Onglet 41]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 116 (ligne 1) à la p. 117 (ligne 16) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 196 (lignes 3 à 10) **[Onglet 59]** :

Q. And am I right to understand that from these reports for Arizona, that you would agree that when transmission congestion occurs, it is important to analyze its causes and impacts to ensure that it is not the result of anti-competitive conduct.

R. Yes
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 16 **[Onglet 26]**;
45. Dans l'ordonnance 890, la FERC s'exprime clairement sur ce qu'elle perçoit être les incitatifs ou « *incentives* » à un comportement potentiellement discriminatoire que l'Appendice K vise à combattre;
- Ordonnance 890, para. 421-423 **[Onglet 1]**;
46. Cette compréhension est d'ailleurs partagée par plusieurs intervenants;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 8, 22-28, 45 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 8, 13, 16 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 116 (ligne 1) à la p. 117 (ligne 16) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Gilbert Bennett en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 76 (ligne 25) à la p. 77 (ligne 11) **[Onglet 58]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 10 (lignes 14 à 18) **[Onglet 60]**;
47. L'expert Rose explique bien dans son témoignage comment la congestion sur un réseau peut favoriser des occasions de discrimination induite;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 33 **[Onglet 9]** :

Transmission congestion creates price differentials which can favor transmission owners or prevent transmission of competing sources of power which can also favor transmission owners.
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 16 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 116 (lignes 1 à 22) **[Onglet 49]**;

48. Or, en présence d'investissements adéquats dans un réseau de transport et en l'absence de congestion, les craintes d'un comportement discriminatoire d'un transporteur sont considérablement réduites;
49. Le Transporteur soumet que ces craintes qui, au Québec, sont dénuées de fondement factuel, ne justifient pas une réforme comme celle entreprise aux États-Unis pour remédier à des événements et des problèmes structurels grevant les réseaux américains;

F. Manque de transparence

50. De l'avis de la FERC, les processus de planification des installations de transport aux États-Unis en place avant l'ordonnance 890 n'étaient pas suffisamment transparent et coordonné et ne permettaient pas aux intervenants de marché d'évaluer, entre autres, les opportunités d'investissements, avec pour effet d'exacerber les problèmes reliés à l'insuffisance des investissements et à la congestion des réseaux;

- Ordonnance 890, para. 52 **[Onglet 1]** :

The Commission preliminarily concluded that the inadequacy of the existing obligation to conduct transmission system planning, coupled with the lack of transparency surrounding system planning generally, required reform of the pro forma OATT to ensure that transmission infrastructure is constructed on a nondiscriminatory basis and is otherwise sufficient to support reliable and economic service to all eligible customers. The Commission therefore proposed to require public utilities to engage in an open and transparent planning process at both the local and regional levels.

[nos soulignements]

51. Les mesures de transparence imposées par la FERC doivent s'analyser dans le contexte américain, où l'état des réseaux affecte régulièrement la qualité du service aux clients : dénis de service, coupures, coûts liés à la congestion, difficultés d'accès à des nouvelles sources de production, etc.;

- Ordonnance 890, para. 421 (note 228) **[Onglet 1]**;

52. Ainsi, ces mesures de transparence visent à offrir à ces clients les informations leur permettant de déterminer si les décisions des transporteurs en matière de planification, qui affectent ainsi leurs droits et intérêts, sont prises de façon non discriminatoire;

- Ordonnance 890, para. 425 **[Onglet 1]** :

425 [...] 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. This means that disputes over access and discrimination occur primarily after-the-fact because there is insufficient coordination and transparency between transmission providers and their customers for purposes of planning. [...]

[nos soulignements]

- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 9 **[Onglet 8]** :

Second, FERC was concerned that U.S. transmission planning lacked transparency and would use transmission planning to discriminate against unaffiliated companies. One consequence of the discrimination would be the lack of transmission and the other problems identified above. Another consequence would be higher prices for power.

53. Le Transporteur soumet que la volonté de la FERC d'assurer davantage de transparence n'est pas un motif autonome justifiant l'adoption d'un Appendice K : il s'agit d'un complément à la solution retenue afin d'enrayer les problèmes grevant les réseaux américains, décrits ci-dessus, et de limiter tout incitatif à la discrimination pouvant subsister dans ce contexte;
54. En l'absence de tels problèmes et eu égard au contexte particulier dans lequel évolue le Transporteur, le souci de procurer davantage de transparence dans la planification ne justifie pas à lui seul l'adoption d'un Appendice K;

G. Exemples américains cités par les intervenants

55. Le Transporteur constate que dans la présentation de leurs positions, plusieurs intervenants ont comparé les décisions prises par diverses entités américaines et canadiennes à celle prise par le Transporteur relativement à l'Appendice K;
56. Or, sans limiter l'analyse effectuée ci-dessous portant sur les caractéristiques particulières au Québec et la question de la réciprocité, il est important de noter que ces entités souffrent de sous-investissements et des problèmes de congestion;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 152 (lignes 17 à 20); p. 157 (lignes 1 à 6); p. 161 (lignes 1 à 4) (à l'égard de la Nouvelle-Angleterre, de la *Eastern Interconnection*, de la Colombie-Britannique) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 195 (lignes 10 à 15); p. 196 (lignes 16 à 23) (à l'égard de l'Arizona, Nouveau-Mexique) **[Onglet 59]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 129 (ligne 2); p. 130 (ligne 23); p. 142 (lignes 2 à 13) (à l'égard de SPP, ERCOT) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 17 (lignes 2 à 9) (à l'égard de Bonneville) **[Onglet 62]**;

III- DESCRIPTION DU PROCESSUS PRÉVU À L'ORDONNANCE 890 DE LA FERC

57. L'Appendice K prévoit que les transporteurs assujettis participent à un processus de planification des installations de transport coordonné à l'échelle locale et régionale;

- Ordonnance 890, para. 435 **[Onglet 1]**;
- Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 13 **[Onglet 6]**;

58. La FERC élabore neuf principes de planification relatifs à ce processus, soit : la coordination, l'ouverture, la transparence, l'échange de renseignements, le traitement comparable des clients, le règlement des différends, la coordination régionale, les études économiques et la répartition des coûts;

- Ordonnance 890, para. 437, 444-561 **[Onglet 1]**;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 18 **[Onglet 26]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 5 à 8) **[Onglet 49]**;

59. Sans limiter la flexibilité inhérente dont la FERC a toujours fait preuve à l'égard d'entités canadiennes, elle reconnaît que tous les transporteurs assujettis disposeront de latitude dans l'élaboration d'un processus de planification adapté à leur contexte et cohérent avec les neuf principes énoncés;

- Ordonnance 890, para. 451-452, 576, 582 **[Onglet 1]**;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 72, 88 **[Onglet 8]** :

72. In implementing coordination measures, flexibility should be given to each transmission provider to craft coordination requirements adapted to their situation and that of their stakeholders. [...]

[...]

88. In support of this position, it is important to highlight a key aspect of Order 890 referred to several times [...] namely flexibility to devise a system appropriate to the requirements of stakeholders and specific system conditions.

[nos soulignements]

60. La coordination vise l'échange d'informations avec les clients du service de transport et les réseaux voisins afin d'ouvrir les lignes de communication appropriées entre les transporteurs, ceux des réseaux voisins, les autorités réglementaires, les clients et d'autres intervenants de marché, d'une manière adaptée à chaque situation;

- Ordonnance 890, para. 445, 451-452 **[Onglet 1]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 9 à 13) **[Onglet 49]**;
61. Par contre, la FERC précise que les transporteurs conservent la responsabilité ultime de la planification de leur réseau;
- Ordonnance 890, para. 454 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 17 à 19) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 105 (lignes 14 à 23) **[Onglet 59]**;
62. Le principe de l'ouverture vise à permettre aux parties intéressées à l'intérieur de l'Interconnexion visée, de participer à des rencontres de planification;
- Ordonnance 890, para. 455-460 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 13 à 15) **[Onglet 49]**;
63. Par contre, la FERC reconnaît que dans certaines circonstances, ces rencontres devraient être limitées aux membres de groupes sous-régionaux;
- Ordonnance 890, para. 460 **[Onglet 1]**;
64. Le principe de transparence prévoit le partage d'informations relatives à la planification du réseau de transport;
- Ordonnance 890, para. 461 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 15 à 17) **[Onglet 49]**;
65. La FERC reconnaît par ailleurs la nécessité de protéger les informations confidentielles des transporteurs participant à ce processus par des mesures précises et adéquates. En effet, il est déterminant pour la réussite de ce processus que les parties soient assurées que les informations fournies ne pourront pas être utilisées de manière inappropriée dans le marché;
- Ordonnance 890, para. 471, 475-476 **[Onglet 1]**;
66. Le principe d'échange de renseignements vise les projections de charges et de ressources des clients en réseau intégré de même que les projections des besoins de service de transport des clients du service de point à point sur l'horizon, incluant des informations concernant les points de réception et de livraison;
- Ordonnance 890, para. 480 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 19 à 22) **[Onglet 49]**;

67. Par contre, aucun client du service de point à point n'est tenu de participer au processus et de fournir des informations. Des mesures adéquates de protection des informations confidentielles des clients qui choisissent de participer doivent par ailleurs être mises en place;
- Ordonnance 890, para. 460 **[Onglet 1]**;
68. Le principe du traitement comparable des clients vise l'élaboration d'un plan de réseau qui rencontre les demandes spécifiques de ses clients et traite les clients dans des situations similaires de manière comparable (clients du réseau intégré et de la charge locale);
- Ordonnance 890, para. 489, 494 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (lignes 22 à 24) **[Onglet 49]**;
69. Par contre, la FERC rejette tout argument à l'effet que le principe de traitement comparable des clients requiert que les clients du service aient un poids égal dans les prises de décisions. Les transporteurs conservent la responsabilité ultime de la planification de leur réseau;
- Ordonnance 890, para. 495 (note 289) **[Onglet 1]**;
70. Un processus de règlement des différends doit être développé par les transporteurs afin que les litiges relatifs à la planification y soient assujettis plutôt que soumis à la FERC pour adjudication, considérant le nombre de parties intéressées (des milliers) et les différends inhérents qui pourront survenir;
- Ordonnance 890, para. 501 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 118 (ligne 25) à la p. 119 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
71. Par contre, ce processus ne doit pas viser les sujets pour lesquels la FERC n'a pas compétence, dont la planification faite par les transporteurs pour alimenter leur « *retail native load* »;
- Ordonnance 890, para. 502 **[Onglet 1]**;
72. Le principe de la coordination régionale prévoit que chaque transporteur doit se coordonner avec les réseaux interconnectés (synchronisés) en échangeant des plans de réseau afin de s'assurer qu'ils soient simultanément réalisables et qu'ils se fondent sur des prémisses et données cohérentes permettant d'identifier les améliorations au réseau qui pourraient solutionner des problèmes de congestion;
- Ordonnance 890, para. 504, 524 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 119 (lignes 6 à 18) **[Onglet 49]**;

- Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 100 (lignes 2 à 10) **[Onglet 59]**;

73. Il va de soi qu'au regard de la situation prévalant à l'intérieur d'une même Interconnexion aux États-unis, les projets visant à solutionner des problèmes de congestion dans une région donnée peuvent être nombreux, impliquer plusieurs transporteurs synchronisés et une multitude de parties intéressées;

74. La mise en œuvre d'un processus de planification uniforme parmi les différents transporteurs, au moyen de l'adoption d'un Appendice K, assure davantage d'homogénéité dans les façons de faire et facilite la coordination régionale et la réalisation de ces projets;

75. Notons en outre que la coordination régionale vise également à empêcher un transporteur de développer son réseau de manière à limiter l'accès de sa clientèle de la charge locale à des ressources de production avoisinantes;

- Ordonnance 890, para. 524 **[Onglet 1]** :

A transmission provider has little incentive to upgrade its transmission capacity with its interconnected neighbors if doing so would allow competing suppliers to serve the customers of the transmission provider. We therefore find, as discussed in greater detail above, that greater coordination and openness in transmission planning is required, on both a local and regional level, to remedy undue discrimination. The coordination of planning on a regional basis will also increase efficiency through the coordination of transmission upgrades that have region-wide benefits, as opposed to pursuing transmission expansion on a piecemeal basis. The specific features of the regional planning effort should take account of and accommodate, where appropriate, existing institutions, as well as physical characteristics of the region and historical practices.

[nos soulignements]

76. La FERC prévoit aussi la conduite d'études économiques identifiant et proposant des solutions aux problèmes de congestion les plus criants (« *significant and recurring congestion* ») et l'affichage de ces études sur OASIS. Ces études devraient analyser et faire rapport sur le lieu et l'ampleur de la congestion, les remèdes possibles pour l'éliminer en tout ou en partie, les coûts associés à la congestion et ceux associés aux ajouts au réseau pour éliminer la congestion;

- Ordonnance 890, para. 529 **[Onglet 1]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 119 (ligne 12) à la p. 120 (ligne 5) **[Onglet 49]**;

77. Les intervenants de marché pourront demander un certain nombre de telles études annuellement, toujours aux fins d'aborder les problèmes de congestion et l'intégration de nouvelles ressources;

- Ordonnance 890, para. 548 **[Onglet 1]**;

We therefore modify Principle No. 8 to encompass the study of upgrades to integrate new generation resources or loads on an aggregated or regional basis. This is appropriate because congestion can limit both the efficient dispatch of existing generation resources as well as inhibit the development of new supply and demand resources

- Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 90 (lignes 13 à 20) **[Onglet 59]**;
78. Par contre, la demande de telles études économiques n'entraîne aucune obligation de financer ou de construire les ajouts qu'elles identifient. Elles visent uniquement à permettre aux clients d'évaluer et de proposer des solutions visant à réduire la congestion sur une base régionale;
- Ordonnance 890, para. 544 **[Onglet 1]**;
79. Finalement, une méthode de répartition des coûts associés aux nouveaux projets de transport doit être élaborée afin de favoriser la construction de nouvelles infrastructures. Il s'agit d'une mesure essentielle au développement et à l'expansion des réseaux américains;
- Ordonnance 890, para. 552, 557 **[Onglet 1]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 119 (lignes 23 à 25) **[Onglet 49]**;
80. À ce sujet, notons que la FERC a émis le NOPR de juin 2010, abordant spécifiquement la question de la répartition des coûts dans le cadre de la planification du réseau;
- Pièce B-237 **[Onglet 33]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p.7 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 106 (ligne 23) à la p. 107 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p.206 (ligne 6) à la p.207 (ligne 5) **[Onglet 62]**;
81. Ces neuf principes de planification identifiés par la FERC constituent les éléments de la solution choisie pour remédier aux problèmes grevant les réseaux de transport américains;
82. Ainsi, les principes de coordination, d'ouverture, d'échange d'informations, de participation régionale, la conduite d'études économiques et les principes d'allocation des coûts visent à remédier de façon plus efficace aux lacunes d'investissements dans les infrastructures et à la congestion dans les réseaux de transports américains;
83. Par ailleurs, les principes de coordination, d'ouverture, de transparence, d'échange de renseignements et de coordination régionale contribuent tous à assurer le

développement coordonné des réseaux tenant compte de la multitude des intervenants (clients, transporteurs et organismes régulateurs) à l'intérieur des Interconnexions, des régions, des sous-régions et même des réseaux de transport;

IV- DESCRIPTION DE LA SITUATION AU QUÉBEC

A. Les caractéristiques particulières du réseau du Transporteur et de l'industrie électrique au Québec

84. Il n'y a qu'un seul transporteur majeur au Québec, qui agit à l'intérieur de sa propre Interconnexion, l'Interconnexion du Québec;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 6 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 26 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 80 (ligne 25) à la p. 81 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p.124 (ligne 21) à la p. 125 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 75 (ligne 16) à la p. 76 (ligne 1) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 130 (ligne 22) à la p. 131 (ligne 8); p. 133 (ligne 25) à la p. 134 (ligne 5) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 199 (ligne 21) à la p. 200 (ligne 2) **[Onglet 59]**;
85. L'Interconnexion du Québec ne comprend qu'un réseau majeur de transport;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 6 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 80 (lignes 4 à 13) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 130 (lignes 11 à 21) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 199 (lignes 17 à 20) **[Onglet 59]**;
86. L'interconnexion du Québec et le réseau du Transporteur sont assujettis à un seul organisme régulateur, la Régie de l'énergie, mis à part la juridiction limitée de l'Office national de l'énergie (ONÉ);

- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 49 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 23 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (lignes 1 à 7) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 124 (ligne 23) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 142 (lignes 18 à 23) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (lignes 10 à 15) **[Onglet 59]**;
87. Le réseau du Transporteur ne fait partie d'aucune RTO ou ISO;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 77 (lignes 10 à 16) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (lignes 4 à 9) **[Onglet 59]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 84 (lignes 3 à 20) **[Onglet 49]**;
88. Une seule compagnie de services publics assure la quasi-totalité de l'approvisionnement en électricité des clients de la charge locale. Ainsi, la loi crée un monopole de l'alimentation de cette charge à Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le **Distributeur**), à l'exception de certains territoires desservis par des réseaux municipaux ou privés d'électricité;
- Article 62 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 24, 26 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 84 (lignes 7 à 25) **[Onglet 49]**;
89. Il n'y a pas de marché ou de bourse de l'électricité au Québec;
- *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 16-17 **[Onglet 69]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 11 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (ligne 24) à la p. 86 (ligne 2) **[Onglet 49]**;

- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 77 (lignes 16 à 20) **[Onglet 54]**;
90. L'interconnexion du Québec est asynchrone avec les réseaux voisins des États-Unis, du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario, et les autres Interconnexions nord-américaines, ce qui réduit considérablement tout besoin de coordination;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 71-84 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 6 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 26 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (lignes 4 à 13) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 124 (lignes 24 à 25) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 76 (ligne 15) à la p. 77 (ligne 9) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 135 (lignes 14 à 19) **[Onglet 61]**;
91. En particulier, le réseau du Transporteur est relié aux réseaux de l'Ontario², du Nouveau-Brunswick et de certains états américains par des liens à courant continu (*Direct Current* ou DC) et il n'existe pas de phénomène de « *loop flows* » sur le réseau du Transporteur, ce qui réduit également tout besoin de coordination;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 11 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 6 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-27, doc. 1 (B-129) **[Onglet 22]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (lignes 4 à 17) **[Onglet 49]**;
92. À l'évidence, et tel qu'il le sera détaillé ci-dessous, les défis et les problèmes d'investissements, de congestion et de coordination entre des milliers d'entités aux États-Unis n'ont aucune commune mesure avec ceux posés comme hypothèse par certains intervenants au Québec;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 23, 26 **[Onglet 26]**;

² Exception faite de certaines interconnexions à courant alternatif avec l'Ontario, lesquelles doivent être isolées sur le réseau du Transporteur ou sur le réseau de l'IESO.

- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (ligne 18) à la p. 83 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 127 (ligne 20) à la p.128 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (ligne 24) à la p. 86 (ligne 4) **[Onglet 49]**;
93. En somme, les caractéristiques physiques et commerciales du réseau de transport du Transporteur et de l'Interconnexion du Québec sont **uniques** en Amérique du Nord. Le contexte réglementaire applicable tient compte de cette particularité;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 121 (ligne 17) à la p. 126 (ligne 13) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 77 (ligne 21) à la p. 78 (ligne 4) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 201 (ligne 11) à la p. 202 (ligne 3) **[Onglet 59]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 77 (ligne 20) à la p. 78 (ligne 5); p. 85 (ligne 24) à la p. 86 (ligne 13) **[Onglet 49]**;

B. Le contexte réglementaire

94. La Régie est le seul organisme régulateur ayant compétence sur la distribution et le transport de l'électricité au Québec (outre les lignes internationales de transport d'électricité dont la construction et l'exploitation sont sous la juridiction de l'ONÉ);
- Argumentation écrite, para. 86;
95. Le monopole de l'alimentation de la charge locale sur l'ensemble du territoire québécois est conféré par la loi au Distributeur, à l'exception de certains territoires;
- Argumentation écrite, para. 88;
96. En contrepartie, le Distributeur a l'obligation de fournir l'électricité à tout consommateur qui en fait la demande dans le territoire où s'exerce son droit de distribution exclusif et est le seul impliqué dans la prévision de la croissance de la charge au Québec;
- Article 76 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 84 (lignes 7 à 20) **[Onglet 49]**;

97. En outre, Hydro-Québec a l'obligation d'assurer l'approvisionnement du volume de consommation des marchés québécois jusqu'à concurrence de 165 térawattheures (TWh), à un coût moyen de 2,79 cents le kilowattheure (l'électricité patrimoniale);
- *Loi sur Hydro-Québec*, L.R.Q., c. H-5, articles 22, 24.1 [Onglet 72];
 - Article 52.2 LRÉ [Onglet 73];
 - *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 227 [Onglet 70] (confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 51-62 [Onglet 71]; en révision judiciaire;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 9 [Onglet 25];
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 84 (lignes 20 à 25) [Onglet 49];
98. Dans les faits, c'est le Producteur qui fournit au Distributeur l'électricité patrimoniale, à partir de l'électricité produite ou achetée par lui;
- Décret 1277-2001, 2001 G.O. II. p. 7705-7725 [Onglet 74];
 - *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 227 [Onglet 70] (confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 51-61 [Onglet 71]; en révision judiciaire;
99. Le Distributeur pourvoit aux besoins des clients de la charge locale qui excèdent l'électricité patrimoniale en procédant à des appels d'offres, sous la supervision de la Régie;
- Articles 74.1, 74.2 LRÉ [Onglet 73];
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 9 [Onglet 25];
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 84 (lignes 20 à 25) [Onglet 49];
100. Il appert de ce contexte que certains incitatifs à la discrimination déplorés par la FERC reliés à la volonté d'un transporteur de restreindre l'accès de la clientèle de la charge locale à des ressources de production tierces en provenance de réseaux avoisinants, n'existent pas au Québec;
- Ordonnance 890, para. 422, 524 [Onglet 1];
101. La Régie approuve les Tarifs et conditions qu'applique le Transporteur et s'assure qu'ils sont justes et raisonnables;
- Articles 5, 48, 49 LRÉ [Onglet 73];
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 10 [Onglet 25];

- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (lignes 8 à 23) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 81 (ligne 23) à la p. 82 (ligne 1) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 143 (lignes 5 à 10) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (lignes 16 à 19) **[Onglet 59]**;
102. La Régie, tout comme le Transporteur, n'est pas assujettie à la juridiction de la FERC. Dans l'exercice de sa compétence, la Régie pourra adapter, adopter ou ne pas adopter une mesure mise de l'avant par la FERC;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 80 (ligne 20) à la p. 81 (ligne 22) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 143 (lignes 11 à 14) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (ligne 20) à la p. 203 (ligne 10) **[Onglet 59]**;
103. Les Tarifs et conditions de transport approuvés par la Régie reflètent d'ailleurs déjà le contexte législatif et réglementaire particulier au Québec;
- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (lignes 8 à 23) **[Onglet 49]**;
104. Ainsi, les règles gouvernant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale par le Distributeur font l'objet d'une Partie IV, qui n'existe pas dans le tarif *pro forma* de la FERC;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 10 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (lignes 15 à 23) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 78 (ligne 4) à la p. 80 (ligne 17) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 204 (ligne 13) à la p. 205 (ligne 17) **[Onglet 59]**;

- Nous notons l'ignorance complète de cette réalité par Craig Roach : contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 147 (ligne 24) à la p. 149 (ligne 2) **[Onglet 61]**;
105. Les Tarifs et conditions doivent être interprétés à la lumière des droits et obligations conférés à Hydro-Québec et aux consommateurs québécois en regard de l'approvisionnement patrimonial;
- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 229; **[Onglet 70]** (confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 51-62 **[Onglet 71]**; en révision judiciaire
106. À l'évidence ce contexte législatif et réglementaire est différent à plusieurs égards de celui en vigueur aux États-Unis;
- Pièce HQT-1, doc. 1, (B-129) p. 13-16 **[Onglet 6]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 11 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 86 (lignes 5 à 13) **[Onglet 49]**;

C. Le niveau des investissements dans les infrastructures de transport

107. La première problématique identifiée par la FERC pour justifier l'adoption d'un Appendice K est le niveau des investissements en transport;
- Argumentation écrite, para. 15 et suivants;
108. Or, le niveau des investissements sur le réseau du Transporteur ne peut d'aucune manière être comparé à celui prévalant sur les réseaux américains;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 30 et suivantes **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (ligne 18) à la p. 83 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 126 (lignes 6 à 13) **[Onglet 49]**;
109. Malgré ce que certains intervenants ont pu évoquer lors de l'audience, l'analyse comparative précise et étoffée des niveaux d'investissements de M. Rose n'est pas sérieusement contestée dans le présent dossier;
110. En effet, aucun des représentants ou experts retenus par les intervenants n'a reçu le mandat et n'a procédé à quelque analyse que ce soit des niveaux d'investissements dans le réseau du Transporteur;

- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 75 (lignes 6 à 15) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 95 (lignes 3 à 9) **[Onglet 59]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 13 (ligne 17) à la p. 14 (ligne 16) **[Onglet 60]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 198 (ligne 5) à la p. 199 (ligne 15) **[Onglet 61]**;
111. Certains vont même jusqu'à affirmer et soutenir à l'audience que cette question n'a aucune pertinence (« *has no bearing at all* ») dans l'évaluation que doit faire la Régie de l'opportunité de cette mesure au Québec;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 197 (ligne 19) à la p. 200 (ligne 17) **[Onglet 61]**;
112. Or, au Québec, l'article 73 de la LRÉ requiert du Transporteur qu'il obtienne l'autorisation de la Régie pour acquérir, construire ou disposer des actifs destinés au transport ou étendre ou modifier l'utilisation du réseau de transport, selon la procédure plus amplement décrite ci-dessous;
- Article 73 LRÉ **[Onglet 73]**;
113. La preuve non contredite au dossier est à l'effet que depuis 2002, la Régie a approuvé des dépenses de l'ordre de \$7,7 milliards sur le réseau, ce qui correspond à un investissement approximatif de 24 \$/kW en période de pointe;
- Pièce HQT-16, doc. 1 (B-129) **[Onglet 11]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 7 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (lignes 1 à 5) **[Onglet 49]**;
114. Les investissements approuvés par la Régie pour la période de 2006 à 2010 correspondent à un niveau d'investissement de 31 \$/kW;
- Pièce HQT-16, doc. 1 (B-129) **[Onglet 11]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 24 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 7 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (lignes 6 à 7) **[Onglet 49]**;
115. Les investissements sur le réseau du Transporteur sont nettement supérieurs à l'équivalent américain en termes comparatifs, soit 11 \$/kW d'investissement pour

- l'ensemble des États-unis dans l'année précédant l'ordonnance 890 et 18 \$/kW, pour la période de 2006 à 2010;
- Pièce HQT-12, doc. 1 (B-110), Rapport Rose, p. 30-32 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), p. 6 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 7 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 24 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (lignes 8 à 14) **[Onglet 49]**;
116. Dans son plan stratégique 2009-2013, Hydro-Québec confirme des projets d'investissements en transport totalisant \$7,822 milliards, incluant \$4,1 milliards pour l'augmentation de la capacité de transport afin de rencontrer les demandes de ses clients;
- Pièce HQT-17, doc.1 (B-129) **[Onglet 12]**;
117. Cette projection augmente à 42 \$/kW les investissements en transport, comparativement à 22 \$/kW pour la même période aux États-Unis;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 25-28 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-17, doc. 1 (B-129) **[Onglet 12]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 7 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 24 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (lignes 15 à 19) **[Onglet 49]**;
118. En somme, les problématiques aiguës rencontrées sur les réseaux américains n'existent tout simplement pas au Québec;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (ligne 15) à la p. 83 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 126 (lignes 6 à 13) **[Onglet 49]**;
119. Le niveau enviable d'investissements en infrastructure de transport se traduit par une qualité accrue de telles infrastructures, au bénéfice direct de la clientèle du Transporteur;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (ligne 15) à la p. 83 (ligne 1) **[Onglet 49]**;

120. À cet égard, le Transporteur soumet que les commentaires émis par le témoin Marshall à l'audience concernant la valeur relative des investissements du Transporteur compte tenu des caractéristiques de son réseau ne peuvent être retenus par la Régie;
- Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 144 (ligne 21) à la p. 147 (ligne 6) **[Onglet 55]**;
121. En effet, ces commentaires se fondent sur des hypothèses qui n'ont pas été établies en preuve. Ils sont par ailleurs contredits par la preuve détaillée apportée par le Transporteur concernant la qualité des infrastructures et des services de transport sur son réseau;

D. L'absence de congestion sur le réseau de transport

122. La seconde problématique identifiée par la FERC pour justifier l'adoption d'un Appendice K, et qui découle de la première, est la congestion aiguë des réseaux sur le territoire américain;
- Argumentation écrite, para. 23 et suivants;
123. En effet, cette congestion est créée par la carence dans les investissements dans les infrastructures de transport et a pour conséquence de limiter l'accès au réseau et d'affecter la fiabilité de celui-ci;
- Argumentation écrite, para. 15 et 26;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 20 (ligne 16) à la p. 22 (ligne 11); p. 33 (ligne 3) à la p. 34 (ligne 10) **[Onglet 60]** :

Q.23 And can you confirm as a matter of fact, a general statement, Mr. Sinclair, that there were, prior to Order 890, under investment problems in the transmission infrastructure in the U.S. in general?
R. Can I confirm that?
Q.24 Yes. Is it to your knowledge as an expert?
R. Yes, I would agree with that.
Q.25 Would you also agree that a lack of sufficient investment in transmission translates in a lack of sufficient transmission infrastructure in the U.S.?
R. Yes.
Q.26 And that a lack of sufficient transmission infrastructure is a cause of congestion on a system?
R. It can be, yes.
Q.27 And that congestion may limit the access to the grid and therefore limit competition, do you agree with that?
R. Yes.
Q.28 So, if there is an increase in the investment and the infrastructure, it would ameliorate the transmission infrastructure, if we do the logical sequence?
R. It would ameliorate the competitive problems you mean?
Q.29 No. If we reincrease investments in the infrastructure, we ameliorate the transmission infrastructure.

R. You mean you improve the infrastructure?

Q.30 Yes.

R. Yes.

Q.31 Yes, that's the right word. And with such improved infrastructures would have the effect of decreasing congestion, this is one of the effects it could have?

R. Yes, that's logical.

Q.32 And increases access to the grid and to new resources as well?

R. Yes. If you increase the capacity of the transmission, you have more competition.

[...]

Q.53 And you have not made an analysis of the issue of reliability on TransÉnergie's network, Mr. Sinclair, for the purpose of this mandate?

R. No.

Q.54 No. Do you agree, Mr. Sinclair, that one of the signs of congestion is curtailment of schedule demands or generation at specific units?

R. Whether curtailments are an indication of congestion?

Q.55 Yes.

R. Partly, yes. I mean that's one indicator of congestion.

Q.56 So, that was my question, one sign of congestion is curtailment?

R. Yes.

Q.57 And that curtailment typically is necessary to maintain acceptable reliability levels?

R. I think that's primarily the motivation, yes. That's the motivation.

Q.58 And that if there were inadequate curtailment in a congestion context, it would impact on reliability and could create outages?

R. I'm sorry, can you repeat the question?

Q.59 If there were inadequate curtailment in a congestion context, it would impact on reliability and could create outages?

R. Oh yes, if you don't curtail schedules when there is a reliability problem, you could have an outage.

124. Or, tel qu'il appert de ce qui suit, le réseau du Transporteur ne connaît pas de congestion;

- Pièce HQT-15, doc. 1 (B-129) **[Onglet 10]**;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 18-19 **[Onglet 35]**;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (ligne 2) à la p. 84 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 73 (ligne 14) à la p. 75 (ligne 5) **[Onglet 54]**;

- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 173 (ligne 17) à la p. 175 (ligne 25) **[Onglet 49]**;
125. Rappelons que le réseau du Transporteur est majoritairement constitué de longues lignes à haut voltage raccordant des centrales hydroélectriques de grande capacité situées au nord du territoire pour approvisionner une charge située dans le sud du territoire du Québec, principalement dans la région de Montréal;
- Pièce HQT-27, doc. 1 (B-129) **[Onglet 22]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 12 **[Onglet 8]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (lignes 9 à 17) **[Onglet 49]**;
126. De plus, le réseau du Transporteur est isolé des réseaux voisins et est asynchrone. Ceci implique, en pratique, que le Distributeur doit pouvoir alimenter la charge locale de manière fiable en se fiant uniquement sur les ressources produites sur son réseau sans pouvoir compter sur le support instantané de ses réseaux voisins;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 12 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-27, doc. 1 (B-129) **[Onglet 22]** :

 TransÉnergie's network is strongly "radial". It is based on long high voltage lines connecting large remote hydro production centers to a major load center located in the southern part of Québec, mainly in the Montréal region. It is also electrically isolated from the neighbouring systems as it is not synchronized with them. It is interconnected to its neighbours through controllable ties (DC links, radial interties). Providing for the local load therefore relies on the continuous possibility to transfer remote generation without being able to rely on instant support from neighbouring system. As a consequence, TransÉnergie's network has been developed to avoid congestion on the main system in order to be able to provide reliable service to the Quebec local load at all times using generation sources situated on its system.
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 81 (lignes 9 à 17) **[Onglet 49]**;
127. En conséquence, le réseau du Transporteur a été conçu afin d'éviter toute congestion sur son réseau principal. En particulier, les critères de conception du réseau prévoient des simulations sous des conditions N-0, soit l'absence de congestion lorsque tous les équipements sont en opération;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 8 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 3 à 24) **[Onglet 49]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 125 (ligne 25) à la p. 126 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 173 (ligne 17) à la p. 175 (ligne 25) **[Onglet 49]**;
128. L'absence de congestion est démontrée par les données enregistrées en 2008 et contenues à la Pièce HQT-20, « Planification du réseau de transport »;
- Pièce HQT-20, doc. 1 (B-129) **[Onglet 15]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 13 **[Onglet 8]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 2 à 24) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 96 (ligne 2) à la p. 98 (ligne 18) **[Onglet 50]**;
129. Ces données démontrent que, peu importe le mois de l'année, le réseau n'atteint jamais 100 % de sa capacité;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 14 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 8 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 11 à 13) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 96 (ligne 2) à la p. 98 (ligne 18); p. 111 (ligne 16) à la p. 112 (ligne 21) **[Onglet 50]**;
130. Il en résulte que le Transporteur est en mesure de rencontrer les besoins de tous ses clients et que la qualité du service offert est excellente;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (ligne 20) à la p. 83 (ligne 24) **[Onglet 49]**;
131. Ces critères de conception prévoyant l'absence de congestion interne sont uniques au Transporteur. Aucune des trois autres Interconnexions d'Amérique du Nord (*Eastern Interconnect*, *Western Electric Coordination Council* et *Electric Reliability Council of Texas*), ne prévoit des critères aussi exigeants;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 18 **[Onglet 8]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 2 à 24) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 121 (lignes 17 à 25); p. 125 (ligne 25) à la p. 126 (ligne 5) **[Onglet 49]**;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 110 (ligne 6) à la p. 111 (ligne 9) **[Onglet 50]**;
132. L'absence de congestion est manifeste à l'examen des mesures de gestion (TLR) sur le réseau du Transporteur enregistrées et produites, à titre illustratif, pour la période récente du 1^{er} juin 2009 au 31 mai 2010;
- Pièce HQT-15, doc. 1 (B-129) **[Onglet 10]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 17 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 8 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 14 à 17) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p.104 (ligne 23) à la p. 106 (ligne 1) **[Onglet 50]**;
133. Ces données démontrent également que dans les quelque 19 événements rapportés, aucun ne correspond à une interruption de service pour la charge locale du Québec ou le service ferme de point à point;
- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p.112 (ligne 22) à la p. 113 (ligne 6) **[Onglet 50]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 171 (ligne 18) à la p. 172 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
134. L'absence de congestion est également confirmée par les vérifications du NPCC, dont le Transporteur est membre;
- Pièce HQT-26, doc. 1 (B-129) **[Onglet 21]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 15 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 8 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 83 (lignes 17 à 19) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 108 (ligne 8) à la p. 110 (ligne 5) **[Onglet 50]**;
135. Malgré ce que certains intervenants ont pu évoquer lors de l'audience, l'analyse comparative précise et étoffée des différences en matière de congestion entre la situation prévalant aux États-Unis et au Québec, présentée par M. Rose, n'est pas sérieusement contestée dans le présent dossier;

136. En effet, aucun des représentants ou experts retenus par les intervenants n'a reçu le mandat et n'a procédé à quelque analyse spécifique que ce soit de la situation;
- Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 95 (lignes 3 à 9) **[Onglet 59]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 198 (ligne 5) à la p. 199 (ligne 15) **[Onglet 61]**;
 - Pièce C-6-106, p. 10 **[Onglet 42]**;
137. Il importe par ailleurs de comprendre que les préoccupations de congestion réfèrent à la congestion interne d'une Interconnexion, et non à la congestion sur les liens asynchrones avec les réseaux à l'extérieur de l'Interconnexion;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 110 (ligne 17) à la p. 111 (ligne 15) **[Onglet 50]**;
 - Pièce C-6-106, p. 10 **[Onglet 42]**;
138. Les interrogations soulevées par certains intervenants quant à l'existence possible de congestion sur le réseau du Transporteur témoignent davantage d'une incompréhension de ce que constitue de la congestion dans le sens où la FERC l'entend et qui est problématique aux États-Unis;
139. En effet, comme mentionné ci-haut, la congestion ne correspond pas à ce qui a été identifié par certains intervenants comme la nécessité d'effectuer des ajouts au réseau pour donner suite à une nouvelle demande de service de transport;
- Argumentation écrite, para. 27
140. À ce sujet, soulignons que l'application des règles prévues aux Tarifs et conditions et au tarif *pro forma* de la FERC relativement aux études d'impact et aux ajouts au réseau requis afin de donner suite à une nouvelle demande de service de transport vise l'évolution normale d'un réseau, non la solution à un fléau comme c'est le cas de la congestion aux États-Unis;
- Ordonnance 890, para. 421 **[Onglet 1]**;
141. De plus, les besoins, selon certains, de nouveaux liens DC avec d'autres réseaux situés dans une autre Interconnexion ne constituent pas en soi de la congestion;
- Témoignage de Pascal Cormier en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 114 (lignes 6 à 20) **[Onglet 55]**;
 - Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 122 (lignes 21 à 23) **[Onglet 55]**;
142. Il en est de même dans le cas de déclenchement d'automatismes lors de l'opération en temps réel du réseau du Transporteur;

- Contre-interrogatoire de Jean-Claude Deslauriers par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 150 (ligne 21) à la p. 151 (ligne 9) **[Onglet 52]**;
143. L'absence de congestion sur le réseau par le Transporteur témoigne de la suffisance du réseau et des investissements effectués;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 21 **[Onglet 8]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (ligne 20) à la p. 83 (ligne 24) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, vol. 3, 20 octobre 2010, p. 124 (ligne 21) à la p. 125 (ligne 8); p. 126 (lignes 9 à 16) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 167 (ligne 5) à la p. 168 (ligne 2); p. 171 (ligne 18) à la p. 172 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
144. La situation du Transporteur à cet égard est unique et n'offre pas de comparaison avec les autres réseaux de transport nord-américains;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 82 (ligne 20) à la p. 83 (ligne 24) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 125 (ligne 25) à la p. 126 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p.111 (ligne 16) à la p. 112 (ligne 21) **[Onglet 50]**;

E. Conclusion

145. L'analyse détaillée qui précède, qui n'est pas sérieusement contestée par les intervenants, démontre que les éléments déterminants du contexte ayant amené la FERC à adopter un Appendice K dans l'ordonnance 890 n'existent pas au Québec, considérant ce qui suit :
- a) Le niveau des **investissements** dans les infrastructures de transport du Transporteur est plus qu'adéquat;
 - b) Ces investissements permettent au Transporteur d'offrir des services de transport de qualité et un accès compétitif à un réseau de transport d'électricité suffisant, robuste et fiable;
 - c) Le réseau du Transporteur est planifié et opère dans les faits sans **congestion**;
 - d) Les besoins et les défis en matière de **coordination** sont beaucoup moindres que la situation actuelle aux États-Unis, compte tenu notamment :

- i) des caractéristiques uniques du réseau (une seule Interconnexion asynchrone, absence de « *loop flows* », nombre restreint de réseaux de transport et de producteurs);
 - ii) du régime législatif et réglementaire en place (un seul organisme régulateur, monopole d'alimentation de la charge locale, contrat patrimonial);
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 38 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 85 (ligne 24) à la p. 86 (ligne 13) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p.139 (lignes 12 à 22) **[Onglet 49]**;
 - e) Compte tenu de la filiation claire entre les **opportunités de discrimination indue** et les problèmes d'investissements et de congestion aux États-Unis, les inquiétudes exprimées par la FERC dans ce contexte ne sont pas fondées au Québec;
 - f) En l'absence de tels problèmes et des impacts qu'ils créent sur la qualité du service rendu à la clientèle, les mesures additionnelles de **transparence** prévues à l'Appendice K ne sont pas requises au Québec;
146. Dans ces circonstances, le Transporteur soumet qu'il n'est pas nécessaire ni même opportun d'exiger l'inclusion d'un Appendice K aux Tarifs et conditions, s'agissant d'une mesure visant à solutionner des problèmes inexistantes au Québec;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 39 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 76 (ligne 9) à la p. 77 (ligne 19) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 139 (ligne 23) à la p. 140 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
147. Le Transporteur soumet que fonder l'ajout d'un Appendice K aux Tarifs et conditions sur les seules conclusions tirées par la FERC concernant les réseaux américains sans tenir compte du contexte et des conditions de transport différentes propres au Québec est une proposition déraisonnable;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 3 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 77 (lignes 4 à 15) **[Onglet 49]**;

V- **LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DU TRANSPORTEUR EST OUVERTE, COORDONNÉE ET TRANSPARENTE**

A. **Les mesures de planification en place au Québec**

148. Tel que mentionné, les problèmes aigus observés sur les réseaux américains n'existent pas au Québec, et le Transporteur considère que l'ajout d'un Appendice K aux Tarifs et conditions n'est pas nécessaire ni opportun dans le contexte québécois;
149. Cela dit, il appert également que les mesures et processus de planification propres au Québec ou actuellement en place chez le Transporteur permettent déjà l'atteinte des objectifs recherchés par l'Appendice K et constituent un équivalent fonctionnel au processus envisagé par la FERC;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 25 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 77 (ligne 20) à la p. 79 (ligne 14); p. 98 (ligne 23) à la p. 99 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 86 (lignes 17 à 25); p. 96 (ligne 24) à la p. 98 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 126 (ligne 14) à la p. 129 (ligne 24) (plus spécifiquement p. 127 (lignes 17 à 19)) **[Onglet 49]**;
150. Il existe en effet au Québec plusieurs instances, processus et mesures permettant :
- a) Le partage d'informations de planification en amont des décisions d'autorisation des projets d'infrastructure de transport;
 - b) La faculté d'intervention donnée aux parties intéressées pour questionner ou remettre en cause de projets d'infrastructure de transport;
 - c) La faculté d'obtenir la réalisation d'études de projets spécifiques soumis par des parties intéressées;
 - d) La faculté des parties intéressées de participer activement aux débats publics portant sur la planification ou les investissements sur le réseau sur un horizon de dix ans;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162) **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 16 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 96 (ligne 23) à la p. 98 (ligne 5) **[Onglet 49]**;

151. Plusieurs mesures permettent la transmission des informations pertinentes aux bonnes parties et une participation de ces parties intéressées sur une base prospective et la prise en considération de leurs besoins;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 14 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, p. 87 (ligne 18) à la p. 91 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
152. Elles assurent déjà une planification coordonnée, transparente et ouverte des installations de transport;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 12-16 **[Onglet 25]**;
 - Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 25 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 79 (lignes 8 à 14) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 126 (ligne 14) à la p. 129 (ligne 24) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 86 (lignes 17 à 25) **[Onglet 49]**;
153. La meilleure démonstration de la suffisance et de l'efficacité de ces mesures réside précisément dans le fait que le système actuellement en place, et qui a évolué dans le temps, a su protéger le réseau du Transporteur des fléaux qui affligent les réseaux américains au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle, incluant les clients point à point et la charge locale du Québec;
- Témoignage de Judah Rose en chef, vol. 3, 20 octobre 2011, p. 139 (ligne 12) à la p. 140 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
- In conclusion, transmission is working in Quebec. You're meeting the goals of Order 890 through your own functionally equivalent process. It's coordinated, open, transparent and undiscriminatory. There is evidence here because you have an adequate transmission. There is no congestion. You have a reliable grid and you're offering comparable, non-discriminatory access to your transmission facilities.
- You don't have to adopt Attachment K because you don't have these massive problems that need to be resolved and you're not part of an interconnection that's primarily related to... composed o U.S. utilities.
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 97 (ligne 21) à la p. 98 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
154. De plus, ces différentes mesures sont adaptées au contexte québécois dans lequel évolue le Transporteur et sa clientèle;

- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 78 (lignes 1 à 5, 18 à 24); p. 98 (ligne 10) à la p. 99 (ligne 9) **[Onglet 49]**;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 3-4 **[Onglet 25]**;

1. Plan stratégique d'Hydro-Québec

155. À chaque année, le Transporteur présente sur un horizon de cinq ans la planification des besoins coordonnés de ses clients et des impératifs de fiabilité et de pérennité des installations de transport;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 88 (lignes 2 à 15) **[Onglet 49]**;
156. Le plan stratégique fournit également les moyens envisagés pour répondre à ces besoins et les investissements qu'ils requièrent;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 88 (lignes 2 à 15) **[Onglet 49]**;
157. Les demandes de service des clients requérant, par exemple, des ajouts au réseau, sont reflétées dans le Plan stratégique, comme ce fut le cas notamment pour la demande de service du Producteur vers le New-Hampshire requérant la construction d'une nouvelle interconnexion et ayant fait l'objet d'une preuve abondante de la part de EBM;
- Pièce HQT-17, doc. 1 (B-129) **[Onglet 12]**;
 - Pièce C-6-104, p. 8 **[Onglet 43]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 27 (ligne 7) à la p. 32 (ligne 14) **[Onglet 57]**;

2. Processus d'approbation des projets d'investissements du Transporteur

158. Tel que mentionné plus tôt, le Transporteur doit soumettre à la Régie tout projet d'investissement en infrastructure de transport pour approbation en vertu de l'article 73 de la *LRÉ*;
- Argumentation écrite, para. 109 et suivants;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 90 (ligne 14) à la p. 91 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
159. La Régie approuve les projets d'investissement s'il est démontré qu'ils sont techniquement justifiés, économiquement réalisables et qu'ils sont dans l'intérêt public.

Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie tiendra compte d'un ensemble de facteurs et équilibrera différents intérêts au sens de l'article 5 de la loi précitée;

- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129) **[Onglet 13]**;
160. Ce processus est public et les informations sont affichées, le cas échéant, sur OASIS;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 8 **[Onglet 13]**;
161. Toute partie intéressée peut demander à la Régie d'obtenir le statut d'intervenant dans le cadre des audiences sur les demandes d'approbation des projets d'investissement du Transporteur;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 7 **[Onglet 13]**;
162. Un intervenant reconnu pourra participer pleinement aux audiences, recevra copie de la preuve déposée par le Transporteur, pourra avoir accès à des informations confidentielles suite à la signature des ententes adéquates et pourra formuler des demandes de renseignements par écrit;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 7 **[Onglet 13]**;
163. L'intervenant pourra recevoir des informations détaillées pertinentes au projet, dont des schémas d'écoulement de puissance, des informations relatives à l'impact du projet sur les tarifs et sur la qualité du service de transport, de l'information relative aux autres solutions envisagées mais écartées par le Transporteur, de même que leurs avantages et inconvénients;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 5-7 **[Onglet 13]**;
 - *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, c. R-6.01, r.2 **[Onglet 76]**;
 - Pièce HQT-21, doc. 1 (B-129) **[Onglet 16]**;
 - Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 204 (lignes 4 à 19) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 136 (lignes 14 à 25) **[Onglet 50]**;
164. L'intervenant pourra présenter une preuve d'expert et faire toute représentation appropriée, dans le cadre d'une audience publique, et pourra faire entendre des témoins;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 7-8 **[Onglet 13]**;
165. De plus, le Transporteur tient des rencontres techniques avec la Régie et les intervenants avant les audiences afin de discuter ouvertement des enjeux du dossier;
- Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 52 (ligne 17) à la p. 53 (ligne 1) **[Onglet 51]**;

166. La Régie peut protéger le caractère confidentiel de certaines informations et assure un juste équilibre entre l'ouverture et la transparence du processus et l'intérêt de toute partie à la protection d'informations confidentielles, comparable au processus de *Critical Energy Infrastructure Information* (CEII), cohérent avec l'ordonnance 890 de la FERC;
- Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 7 **[Onglet 13]**;
167. Toute partie qui intervient dans un tel processus voit ses frais remboursés par le Transporteur, suite à l'approbation d'un budget par la Régie;
- Article 36 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, c. R-6.01, r. 4, article 35 **[Onglet 75]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 128 (ligne 14) à la p. 129 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, vol. 3, 20 octobre 2010, p. 214 (ligne 3) à la p. 215 (ligne 12) **[Onglet 49]**;
168. L'expérience passée démontre que les intervenants, particulièrement les clients du service de transport, ne participent que peu ou pas à ce processus;
169. En effet, dans le cas de EBM, la preuve au dossier confirme qu'ils n'ont participé qu'à trois des neuf dossiers pour des investissements de moins de \$25 millions et qu'à deux des 33 dossiers pour des investissements de plus de \$25 millions;
- Pièce C-13-24, Preuve de NLH, 23 septembre 2010, Appendix 1, Appendix 2 **[Onglet 47]**;
170. Dans le cas de NLH, elle n'a participé à aucun des neuf dossiers de moins de \$25 millions et n'a participé qu'à deux dossiers de plus de \$25 millions;
- Pièce C-13-24, Preuve de NLH, 23 septembre 2010, Appendix 1, Appendix 2 **[Onglet 47]**;
 - Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 118 (ligne 20) à la p. 120 (ligne 9) **[Onglet 59]**;
171. Cette dernière intervenante a justifié son absence en indiquant qu'elle n'avait pas l'intérêt commercial dans ces investissements dans les infrastructures en transport;
- Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 120 (ligne 10) à la p. 123 (ligne 5) **[Onglet 59]**;
 - Pièce C-13-28, R2.3 **[Onglet 48]**;

172. Dans certains cas, le Transporteur offre également des plans d'évolution d'une région donnée;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 90 (ligne 23) à la p. 91 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
173. Il appert de ce processus que le Transporteur est responsable de l'évolution des projets d'ajouts à son réseau de transport devant la Régie, qui demeure l'ultime décideur quant à l'autorisation des projets en transport;
174. À la lumière de l'historique de ces nombreux dossiers devant la Régie dans les dernières années, il ressort clairement que le Transporteur s'acquitte de ses responsabilités de manière exemplaire et que les investissements sont reconnus comme appropriés, adéquats et dans l'intérêt public et qu'ils se concrétisent au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle;
- Pièce C-13-24, Preuve de NLH, 23 septembre 2010, Appendix 1, Appendix 2 **[Onglet 47]**;
175. Bien qu'il puisse exister des processus d'approbation des investissements dans d'autres juridictions américaines, ces processus ne sont généralement pas dédiés uniquement au transport, comme c'est le cas au Québec;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 37 (lignes 16 à 25) **[Onglet 50]**;
176. Le processus d'approbation des investissements devant la Régie de l'énergie permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'il contribue à rendre le processus de planification du réseau du Transporteur coordonné, ouvert et transparent;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

3. Causes tarifaires et planification du réseau

177. Dans le cadre des dossiers tarifaires annuels, le Transporteur fournit une description détaillée de la planification de son réseau de transport de manière prospective sur un horizon de dix ans, incluant la méthode de planification du réseau et les investissements et mises en service projetés;
- *Décision concernant les questions à débattre, les documents et informations à produire avec la demande amendée, l'échéancier et les frais de la phase informationnelle*, Décision D-2000-102, 2 juin 2000, p. 34-36 **[Onglet 68]**;
 - *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 68-73 **[Onglet 69]**;
 - Pièce HQT-19, doc. 1 (B-129), p. 3 **[Onglet 14]**;
 - Pièce HQT-20, doc. 1 (B-129) **[Onglet 15]**;

- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 14 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 88 (ligne 16) à la p. 89 (ligne 12) **[Onglet 49]**;
178. Ce document de planification déposé annuellement intègre les besoins exprimés de tous les clients du Transporteur et représente une vision à une date donnée en fonction de l'évolution des demandes, du contexte économique et des technologies;
- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 189 (ligne 8) à la p. 195 (ligne 25) **[Onglet 49]**;
179. Cette planification est évolutive, implique la participation des intervenants du marché et tient compte des intrants reçus ou mis à jour depuis la planification de l'année précédente et qui est appelée à être modifiée afin de tenir compte des changements dans les besoins des clients du Transporteur;
- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 189 (ligne 8) à la p. 195 (ligne 25) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 59 (ligne 18) à la p. 62 (ligne 5) **[Onglet 51]**;
180. Elle ne vise pas un projet en particulier, mais bien la planification prospective de l'ensemble du réseau;
181. Les parties intéressées peuvent obtenir le statut d'intervenant et faire toute représentation pertinente au sujet de la planification du réseau de manière ouverte et transparente, le tout sous l'égide de la Régie;
- Article 25 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 39-41 **[Onglet 8]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 143 (ligne 18) à la p. 144 (ligne 25) **[Onglet 50]**;
182. Tout comme dans le cadre des processus d'autorisation des investissements en transport, les intervenants reconnus verront leurs frais remboursés par le Transporteur suite à l'approbation d'un budget par la Régie;
- Article 36 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, c. R-6.01, r. 4, article 35 **[Onglet 75]**;

183. En outre, le Transporteur a proposé des rencontres techniques suite au dépôt du dossier devant la Régie, afin de discuter de l'ensemble des enjeux contenus au dossier avec les intervenants;
- Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 52 (ligne 17) à la p. 53 (ligne 1) **[Onglet 51]**;
184. Malgré ce que laissent entendre certains intervenants, la présentation de cette planification évolutive ne met aucunement les parties intéressées devant un fait accompli;
185. Ces critiques s'expliquent peut-être du fait qu'en ce qui concerne l'aspect de la planification, la participation des intervenants qui requièrent un Appendice K est très faible;
- Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 53 (ligne 2) à la p. 54 (ligne 9) **[Onglet 51]**;
 - Pièce C-13-24, Preuve de NLH, 23 septembre 2010, Appendix 3, p. 18 **[Onglet 47]**;
 - Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 123 (ligne 6) à la p. 125 (ligne 5) **[Onglet 59]**;
 - Pièce C-13-28, R3.1 **[Onglet 48]**;
186. Bien qu'il puisse exister des causes tarifaires dans d'autres juridictions américaines, ces processus ne sont généralement pas aussi réguliers ni détaillés;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 37 (lignes 7 à 15) **[Onglet 50]**;
187. L'audience des causes tarifaires devant la Régie de l'énergie permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

4. Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité

188. La Régie a également adopté un Guide de dépôt pour TransÉnergie prévoyant des règles applicables aux dossiers d'approbation des investissements et aux causes tarifaires;
- Pièce HQT-21, doc. 1 (B-129) **[Onglet 16]**;

189. Ce guide prévoit notamment que, pour les projets de \$25 millions et plus, le Transporteur doit fournir :
- a) Les schémas unifilaires et les écoulements de puissance pertinents montrant les modifications induites par le projet (sous pli confidentiel);
 - b) Des études ou analyses techniques ou économiques à l'appui du projet;
 - c) Une comparaison des recommandations aux conclusions de ces études avec les objectifs du projet;
 - d) Une explication des critères utilisés dans les études techniques;
 - e) Les analyses coûts bénéfiques ayant conduit au choix des nouveaux critères;
 - Pièce HQT-18, doc. 1 (B-129), p. 6-7 **[Onglet 13]**;
 - Pièce HQT-21, doc. 1 (B-129), p. 24-27 **[Onglet 16]**;
190. Le Transporteur doit également décrire les autres solutions envisagées pour rencontrer les objectifs poursuivis, ainsi que leurs avantages et inconvénients, comparer les aspects techniques et les coûts en tenant compte des pertes électriques, les échéanciers, les impacts sur la fiabilité et les risques associés à chacune des solutions, déposer les études ou analyses techniques et économiques comparatives ayant mené au choix de la solution proposée, déposer les schémas unifilaires, les écoulements de puissance pertinents et, au besoin, les résultats d'autres études techniques qui permettent la comparaison des solutions envisagées et expliquer le calcul des pertes et les hypothèses utilisées;
- Pièce HQT-21, doc. 1 (B-129), p. 24-27 **[Onglet 16]**;
 - Pièce HQT-18, doc.1 (B-129), p. 6-7 **[Onglet 13]**;
191. Ce guide prévoit aussi les informations qui devront être fournies par le Transporteur dans le cadre des dossiers tarifaires, dont :
- a) La description de la méthode de planification du réseau et une explication de la démarche;
 - b) Définir et décrire globalement les critères de conception du réseau;
 - c) Fournir les cartes du réseau de transport, la mise à jour des schémas unifilaires et des écoulements de puissance à la pointe prévue du réseau;
 - d) Présenter l'évolution du réseau de transport par niveau de tension;
 - e) Produire une prévision des investissements sur un horizon de dix ans intégrant entre autres la projection des investissements, la prévision des besoins des clients du Transporteur sur un horizon de dix ans;
 - f) Décrire l'état de transformation des postes du réseau principal et des postes régionaux du Transporteur;

- Pièce HQT-21, doc. 1 (B-129), p. 6-10 **[Onglet 16]**;
192. Il appert donc clairement que les processus devant la Régie relatifs à l'approbation d'investissements et les causes tarifaires sont bien encadrés et obligent déjà le Transporteur à fournir toutes les informations pertinentes détaillées relatives à la planification de son réseau de manière prospective;
193. Certains intervenants ont présenté une preuve partielle et non représentative de certains dossiers en particulier, afin de tenter de démontrer des limites aux informations disponibles dans le cadre de ces instance. Or, cette preuve fait totalement abstraction de toute l'information par ailleurs fournie aux parties intéressées, tant en vertu des règles contenues au Guide de dépôt que dans le cadre d'autres forums ou demandes;
- Sur la transmission de rapports d'études d'impact aux clients du Transporteur, voir contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2010, p. 68 (ligne 6) à la p. 71 (ligne 11) **[Onglet 57]**;
194. Le guide de dépôt permet donc d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'il prévoit la divulgation d'informations par le Transporteur aux intervenants et à la Régie et contribue à rendre la procédure de planification du réseau ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

5. Études exploratoires pour le raccordement de centrales

195. L'article 12A.5 des Tarifs et conditions prévoit la possibilité, pour un client, d'obtenir une étude exploratoire concernant la faisabilité du raccordement d'un projet de centrale afin que le Transporteur puisse fournir une estimation paramétrique approximative d'un scénario de raccordement possible pour la centrale faisant l'objet de la demande;
- Article 12A.5 TC actuels **[Onglet 4]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 89 (ligne 13) à la p. 90 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
196. Le Transporteur doit, dans la mesure du possible, répondre à une demande d'étude exploratoire dans un délai de six semaines suivant sa réception et transmettre un rapport sommaire présentant un scénario approximatif du coût et du délai pour réaliser les travaux d'intégration de la centrale au réseau du Transporteur;
- Article 12A.5 TC actuels **[Onglet 4]**;
197. Le coût de cette étude est au montant de 5 000 \$ plus les taxes. Tout scénario additionnel demandé par le client constituera une demande distincte d'étude exploratoire et les coûts et modalités s'y appliqueront;
- Article 12A.5 TC actuels **[Onglet 4]**;
198. Cette procédure est unique au Transporteur et n'est pas répandue dans les autres juridictions nord-américaines;

- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 89 (ligne 25) à la p. 90 (ligne 1) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 127 (lignes 1 à 3) **[Onglet 49]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 56-58 **[Onglet 8]**;
199. Elle permet donc aux clients du service de transport d'obtenir une étude à très peu de frais de la part du Transporteur sur l'intégration de nouvelles ressources de production, de manière ouverte et transparente;
- Interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Jean-François Ouimette, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 129 (ligne 14) à la p. 133 (ligne 3) **[Onglet 51]**;
200. Il appert que le Transporteur a déjà réalisé plus de 200 études d'intégration de centrales pour plusieurs clients qui ne sont par ailleurs pas intervenants dans la présente instance;
- Interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Jean-François Ouimette, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 129 (ligne 14) à la p. 133 (ligne 3) **[Onglet 51]**;
 - Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 92 (ligne 13) à la p. 93 (ligne 10) **[Onglet 59]**;
201. Or, il ressort clairement de la preuve que les intervenants à la présente cause n'ont jamais utilisé ce processus existant efficace et peu coûteux, malgré leurs allégations à l'effet qu'il n'y a pas de « *economic planning studies* » au Québec;
- Contre-interrogatoire de Gilbert Bennett par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 92 (ligne 13) à la p. 93 (ligne 10) **[Onglet 59]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 72 (ligne 19) à la p. 74 (ligne 7) **[Onglet 57]**;
 - Pièce C-6-109, RE-8 **[Onglet 45]**;
202. La procédure d'études exploratoires permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle vise à obtenir des informations très précises et prospectives sur la planification du réseau du Transporteur et contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

6. Processus de coordination avec les réseaux voisins

203. Le Transporteur rencontre régulièrement les représentants des réseaux voisins pour coordonner l'exploitation et la maintenance des réseaux de transport;
- Pièce HQT-8, doc. 3 (B-86), R1.7 **[Onglet 7]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 94 (ligne 21) à la p. 96 (ligne 21) **[Onglet 49]**;
204. En effet, bien que le réseau du Transporteur ne soit pas synchronisé avec l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et les États-Unis, il est partie à des conventions de propriétaires d'actifs et à des conventions d'interconnexions avec ces réseaux voisins;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 94 (ligne 21) à la p. 96 (ligne 21) **[Onglet 49]**;
205. Dans l'exécution de ces conventions, le Transporteur échange avec les réseaux voisins, notamment sur des questions reliées à la planification de son réseau de manière coordonnée avec les autres parties aux conventions;
- Pièce HQT-24, doc. 1 (B-129) **[Onglet 19]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 94 (ligne 21) à la p. 96 (ligne 21) **[Onglet 49]**;
206. Ce processus permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'il contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

7. Processus de planification devant le Northeast Power Coordinating Council (NPCC)

207. Le Transporteur est membre du NPCC, qui est défini comme suit par l'expert Judah Rose;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 46 **[Onglet 8]** :

One of the Regional Entities that has a delegation from the Electrical and Reliability Organization (ERO) to perform some tasks associated with compliance monitoring and enforcement of reliability. The North American Electric Reliability Corporation (NERC) was designated as the ERO. NPCC includes the regions of Ontario, Quebec, New Brunswick, New York and New England.
208. Bien que le réseau du Transporteur soit asynchrone avec ses réseaux voisins, il participe aux activités du NPCC afin d'échanger de l'information, coordonner les actions

avec les autres transporteurs à l'échelle régionale et planifier de manière concertée les réseaux, notamment afin d'en assurer la fiabilité;

- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 91 (ligne 16) à la p. 92 (ligne 9) **[Onglet 49]**;

209. En qualité de membre de cette organisation, le Transporteur doit transmettre des informations concernant sa planification, incluant des écoulements de puissance, les critères de conception, les méthodologies et les procédés de base. Le Transporteur doit également identifier les ajouts planifiés sur son réseau;

- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 47 **[Onglet 8]**;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 93 (ligne 23) à la p. 94 (ligne 20) **[Onglet 49]**;

210. Les procédures du NPCC prévoient d'ailleurs ce qui suit;

- Pièce HQT-26, doc. 1 (B-129) **[Onglet 21]** :

Complete, accurate, and timely data is needed for system analyses to ensure the adequacy and security of the interconnected transmission systems, to meet projected customer demands, and to determine the need for system enhancements or reinforcements. [...]

2.1 Base Case Development Data Requirements

Load flow and dynamics data shall be submitted to NPCC annually by Areas and Companies to facilitate base case development. Generation and Transmission Facility Owners will be responsible to provide data for the Base Case Development (BCD). [...]

211. NLH et EBM sont membres du NPCC;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 146 (ligne 16) à la p. 147 (ligne 22) **[Onglet 50]**;

212. Le NPCC procède également à des vérifications (« audits ») chez le Transporteur afin de valider les informations que celui-ci lui transmet et confirmer que les critères de conception du réseau sont appliqués dans les faits;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p.127 (lignes 9 à 11) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 108 (ligne 8) à la p. 110 (ligne 5); p. 146 (ligne 16) à la p. 147 (ligne 22) **[Onglet 50]**;

213. La participation du Transporteur aux procédures du NPCC permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;

- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

8. Processus d'évaluation de l'impact environnemental

214. Les projets importants du Transporteur sont assujettis à une procédure obligatoire d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement qui peut déclencher l'intervention du Bureau d'audience publique sur l'environnement (**BAPE**), soit un organisme indépendant chargé de consulter les intervenants à l'égard de ces projets;

- Pièce HQT-22, doc. 1 (B-129), p. 3 **[Onglet 17]**;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 90 (lignes 11 à 13) **[Onglet 49]**;

215. Les *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*, L.R.Q. c. Q-2, r.45, prévoient que le Transporteur doit expliquer son projet publiquement, que les intervenants ont l'occasion de poser des questions pertinentes et peuvent faire connaître verbalement et par écrit leur opinion et leurs suggestions relativement au projet;

- *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*, L.R.Q. c. Q-2, r.45 **[Onglet 77]**;

216. Ce processus et ce qu'il implique, tant pour le Transporteur que pour les intervenants, est plus amplement décrit à la Pièce HQT-22, doc. 1;

- Pièce HQT-22, doc. 1 (B-129) **[Onglet 17]**;

217. Or, il appert que plusieurs intervenants ne participent pas aux travaux du BAPE;

- Pièce C-6-109, RE-9 **[Onglet 45]**;
- Pièce C-13-28, R4.1 **[Onglet 48]**;

218. Ce processus permet d'implanter les politiques environnementales propres au Québec au processus de planification des installations de transport du Transporteur;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 151 (ligne 13) à la p. 152 (ligne 17) **[Onglet 50]**;

219. Ceci confirme que la Régie doit être prudente dans son incorporation de mesures américaines qui servent également de vecteur à l'implantation de politiques américaines;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 151 (ligne 13) à la p. 152 (ligne 17) **[Onglet 50]**;

220. Le processus d'évaluation de l'impact environnemental permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'il contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;

- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 52-55 **[Onglet 8]**;

9. Rencontres dans le milieu

221. Le Transporteur tient également des rencontres dans le milieu afin d'échanger avec les intervenants les plus touchés localement par un projet et de tenir compte de leurs préoccupations;

- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 90 (lignes 7 à 13) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 65 (ligne 16) à la p. 68 (ligne 9) **[Onglet 51]**;

222. Il s'agit d'un forum consultatif public et ouvert qui permet davantage de transparence dans la planification du réseau du Transporteur;

- Contre-interrogatoire de Marie-Claude Roquet par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 65 (ligne 16) à la p. 68 (ligne 9) **[Onglet 51]**;

10. Procédure d'examen des plaintes

223. Les Tarifs et conditions du Transporteur prévoient un processus de plainte pour toute question non résolue à la satisfaction du client relativement à l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité;

- Article 12 TC actuels **[Onglet 4]**;
- Articles 86 et suivants LRÉ **[Onglet 73]**;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 59-61 **[Onglet 8]**;

224. Une procédure accélérée prévoyant une réponse dans les cinq jours suivant la réception d'une plainte est prévue dans certains cas de rejet d'une demande de service de transport;

- Pièce HQT-23, doc. 1 (B-129) **[Onglet 18]**;

225. Dans la mesure où le client ne serait pas satisfait de la réponse fournie par le Transporteur concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité, il pourra déposer une plainte auprès de la Régie de l'énergie;

- Articles 94 et suivants LRÉ **[Onglet 73]**;

226. Cette procédure permet à la Régie d'intervenir à l'égard d'allégations de comportements discriminatoires, le cas échéant;
227. La procédure d'examen des plaintes permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132) **[Onglet 8]**;

11. Code de conduite du Transporteur

228. Le Transporteur est régi par un code de conduite visant à prévenir toute forme de traitement préférentiel envers ses affiliés en régissant les comportements et les échanges d'employés et d'information;
- Pièce HQT-25, doc. 1 (B-129), article 3.1 **[Onglet 20]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 63, 64 **[Onglet 8]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 87 (lignes 1 à 17) **[Onglet 49]**;
229. Ce code prévoit que les services de transport fournis par le Transporteur à ses entités affiliées doivent être conformes aux Tarifs et conditions, que les demandes de services de transport des entités affiliées sont traitées de la même manière que les demandes formulées par un client du service de transport non affilié et que les Tarifs et conditions sont appliqués de manière comparable entre les entités affiliées et les autres clients du service de transport;
- Pièce HQT-25, doc. 1 (B-129), article 4.18 **[Onglet 20]**;
230. Le code de conduite du Transporteur permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-129), para. 65 **[Onglet 8]**;

12. Processus d'études d'impact

231. Les Tarifs et conditions établissent une procédure pour les études d'impact des demandes de service de transport et prévoient des études détaillées du réseau du Transporteur et la coordination entre les parties intéressées demandant les études et la division de planification du Transporteur;
- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 90 (lignes 3 à 7) **[Onglet 49]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-129), para. 66 et suivants **[Onglet 8]**;

232. Le contenu et l'étendue des études d'impact sont prévus à l'article 19 et à l'Appendice D des Tarifs et conditions;
233. Dans le cadre de ses études d'impact, le Transporteur fournit des informations détaillées aux clients, incluant les schémas unifilaires et ses autres documents de travail;
234. Les rapports d'études d'impact sont disponibles à toute partie qui en fait la demande, le tout sans frais et sans délai, ce qui a d'ailleurs été clairement établi à l'audience, en ce qui concerne les nombreuses demandes d'EBM;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-129), para. 69 **[Onglet 8]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 68 (ligne 6) à la p. 71 (ligne 11) **[Onglet 57]**;
235. Aucune demande de service n'a été rejetée par le Transporteur et aucune plainte n'a été retenue contre lui relativement à des études d'impact effectuées, ni quant au délai à les effectuer;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-129), para. 70 **[Onglet 8]**;
236. Ces études fournissent des informations détaillées et prospectives de la planification du réseau dans le cadre du projet du client;
237. Elles ne peuvent être considérées comme impliquant les clients « après le fait », le client choisissant le moment où il souhaite obtenir les conclusions du Transporteur quant aux impacts de son projet sur le réseau du Transporteur, tenant compte de tous les autres projets anticipés antérieurs ayant un impact sur le projet à l'étude;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 69 (ligne 22) à la p. 72 (ligne 1) **[Onglet 51]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 49 (ligne 25) à la p. 52 (ligne 18) **[Onglet 57]**;
238. La procédure d'études d'impact permet d'atteindre les objectifs visés par l'Appendice K puisqu'elle contribue à rendre la procédure de planification du réseau du Transporteur coordonnée, ouverte et transparente;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-129), para. 71-72 **[Onglet 8]**;

B. Les solutions américaines sont inapplicables au Québec

1. Les mesures en place sont complètes et adaptées

239. Les mesures mises en place par la Régie et le Transporteur assurent la coordination et la transparence dans la planification des installations de transport et la participation des intervenants intéressés;

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 25-26 **[Onglet 26]**;
 - Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 79 (lignes 8 à 9) **[Onglet 49]**;
240. Les inquiétudes de la FERC quant à l'existence d'opportunités de discrimination induite n'ont pas d'équivalent au Québec, en l'absence de congestion, de sous-investissements, de comportement avéré discriminant ou de marché pour l'alimentation de la charge locale;
- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 77 (lignes 4 à 9) **[Onglet 49]**;
241. Au fil des ans, le processus de planification en place a permis d'assurer le développement d'un réseau de transport fiable et sans congestion, un niveau adéquat d'investissements et des infrastructures permettant de satisfaire aux besoins des clients de la charge locale et des autres clients du service de transport;
- Pièce HQT-36, doc. 1 (B-162), p. 17 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 96 (ligne 24) à la p. 98 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
242. Ce constat confirme que les mesures de planification en place sont adaptées et adéquates. La Régie et les intervenants sont déjà en mesure de participer à la planification du réseau du Transporteur et la situation ne requiert pas de mesures additionnelles du type de celles contenues dans l'Appendice K;
- Témoignage de Marie-Claude Roquet en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 96 (ligne 24) à la p. 98 (ligne 3) **[Onglet 49]**;
243. En outre, le Transporteur a toujours été soucieux d'assurer un accès non discriminatoire à son réseau et les mesures en place assurent le respect de ce principe;
- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 208 (ligne 21) à la p. 209 (ligne 20) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 210 (ligne 15) à la p. 213 (ligne 4) **[Onglet 49]**;
244. Elles remplissent donc les objectifs visés par la FERC lors de l'ajout de l'Appendice K à son tarif *pro forma*, soit la mise en œuvre d'un processus de planification ouvert, transparent et coordonné;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 25, 27-28 **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 77 (ligne 20) à la p. 78 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
 - Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 129 (lignes 15 à 24) **[Onglet 49]**;

245. Le Transporteur n'a pas à démontrer que ces mesures satisfont en tous points les neuf principes décrits par la FERC. Cela dit, plusieurs de ces principes sont respectés par les mesures existantes;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 89 **[Onglet 8]**;
246. La Régie ne devrait pas imposer en bloc un processus qui est démesuré et inadapté à la situation actuelle du Québec sous prétexte de satisfaire le principe de réciprocité comme le suggèrent spécifiquement certains intervenants;
- Témoignage de François Hébert en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 79 (lignes 15 à 25); p. 98 (ligne 7) à la p. 99 (ligne 9) **[Onglet 49]**;
247. En effet, pour les motifs plus amplement décrits ci-dessous, le principe de réciprocité n'est pas remis en cause par l'absence d'un Appendice K aux Tarifs et conditions;
- Argumentation écrite, par. 262-316;

2. Les attentes des intervenants ne seraient pas satisfaites par l'ajout d'un Appendice K tel qu'envisagé par la FERC

248. Il est apparu à l'audience que certains intervenants avaient des attentes bien spécifiques et individuelles quant aux avantages que leur procurerait un éventuel Appendice K au Québec;
249. À cet égard, l'exemple principal donné au soutien de la position d'EBM, soit celui d'une réunion de décembre 2007 du *Planning Advisory Committee* à l'ISO-NE (**PAC**) démontre l'ignorance des circonstances réelles de cette réunion;
- Pièce C-6-104, p. 6 **[Onglet 43]**;
 - Témoignage de Pascal Cormier en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 77 (ligne 8) à la p. 80 (ligne 22); p. 109 (lignes 17 à 23) **[Onglet 55]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 21, 20 avril 2011, p. 265 (ligne 19) à la p. 267 (ligne 7); p. 268 (ligne 20) à la p. 269 (ligne 8); p. 278 (ligne 24) à la p. 279 (ligne 8) **[Onglet 56]**;
250. Rappelons qu'il s'agissait d'une réunion extraordinaire du PAC intitulée « *DC Day* » regroupant exceptionnellement, entre autres, des propriétaires d'installations de transport et des fabricants de technologies HVDC, afin de discuter des solutions pour répondre aux besoins croissants de la charge de la Nouvelle-Angleterre;
- Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 21, 20 avril 2011, p. 268 (ligne 22) à la p. 278 (ligne 19) **[Onglet 56]**;
251. Le Transporteur comprend que de telles rencontres puissent être tenues par les transporteurs américains, afin de rencontrer les besoins importants en matière de

- coordination et de transmission d'informations, mais soumet que des rencontres équivalentes ne seraient pas adaptées au Québec;
252. À tout événement, il est apparu à l'audience que le représentant d'EBM ne connaissait pas les tenants et aboutissants de cette réunion;
- Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 21, 20 avril 2011, p. 265 (ligne 19) à la p. 267 (ligne 7); p. 268 (ligne 20) à la p. 269 (ligne 8); p. 278 (ligne 24) à la p. 279 (ligne 8) **[Onglet 56]**;
253. De plus, il appert que dans les faits, EBM n'a rien fait suite à cette réunion de décembre 2007, choisissant plutôt d'attendre et de réagir au dépôt d'une demande de service du Producteur vers la Nouvelle-Angleterre le 2 avril 2008, dans les deux cas pour des raisons commerciales;
- Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 17 (ligne 19) à la p. 22 (ligne 22) **[Onglet 57]**;
254. Cet exemple démontre l'impact limité de la tenue de telles réunions et la suffisance des mesures existantes pour que les parties intéressées soient informées en temps utile des quelques projets de développement sur le réseau du Transporteur qui sont pertinents à leurs fins;
255. Ainsi, le Transporteur comprend de cet exemple que ce sont davantage les informations obtenues par le biais d'OASIS sur les intentions de ses concurrents et la transmission par le Transporteur des rapports d'études d'impact y donnant suite, qui fournissent à EBM les informations pertinentes à sa prise de décisions commerciales et non sa participation à des réunions du type du PAC de décembre 2007;
- Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 17 (ligne 19) à la p. 22 (ligne 22) **[Onglet 57]**;
256. Dans son mémoire, EBM a également laissé entendre qu'un appendice K permettrait d'informer les parties intéressées des intentions du Transporteur quant à l'initiation de projets de développement de son réseau;
257. Or, malgré ce qui est mentionné dans son mémoire, EBM a confirmé à l'audience que le Transporteur ne développe pas son réseau sans que ce soit en réponse aux demandes de service de ses clients, lesquelles sont dûment affichées sur OASIS, ou aux besoins de la charge locale;
- Pièce C-6-104, p. 6 **[Onglet 43]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 21, 20 avril 2011, p. 285 (ligne 4) à la p. 288 (ligne 9) **[Onglet 56]**;

258. Un autre exemple d'attentes non fondées des intervenants est la position prise par NLH et EBM, à l'effet qu'un Appendice K permettrait d'échanger sur des sujets qui seraient normalement débattus dans le cadre de plaintes contre le Transporteur;
- Pièce C-6-104, p. 7 **[Onglet 43]**;
 - Contre-interrogatoire de Pascal Cormier par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 60 (ligne 5) à la p. 68 (ligne 1) **[Onglet 57]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 43 (ligne 3) à la p. 44 (ligne 1) **[Onglet 60]**;
259. À cet égard, le Transporteur est préoccupé de constater que de l'avis des intervenants, il serait appelé à se prononcer sur des reproches formulés dans le cadre de plaintes ou à émettre des opinions juridiques quant à l'interprétation des Tarifs et conditions à l'intérieur d'un processus de planification de ses installations de transport, ce qui ne saurait être le cas;
260. Le Transporteur soumet donc qu'un Appendice K ne pourrait constituer un forum permettant aux parties intéressées :
- a) D'obtenir à l'avance des informations commerciales sensibles sur leurs concurrents;
 - b) D'être informées de quelque « intention » du Transporteur quant à l'initiation de projet d'interconnexion, le Transporteur n'agissant que suite à des demandes de service de ses clients, dûment affichées sur OASIS;
 - c) D'obtenir des opinions juridiques quant à l'interprétation ou l'application des Tarifs et conditions par le Transporteur;
 - d) D'obtenir des informations concernant un processus de plaintes en cours devant la Régie de l'énergie;
261. Le Transporteur soumet qu'il faut faire toutes les distinctions nécessaires entre l'intérêt commercial individuel de certains intervenants et leurs attentes à l'égard du processus et les mesures nécessaires et adaptées à la situation du Québec permettant au Transporteur d'offrir une planification de réseau ouverte, transparente et coordonnée;

VI- RÉCIPROCITÉ

262. Le débat entourant l'inclusion ou non d'un Appendice K aux Tarifs et conditions a soulevé, de la part de plusieurs intervenants, des préoccupations relativement au respect de conditions de réciprocité;
263. Le Transporteur soumet que sa proposition de ne pas inclure un Appendice K aux Tarifs et conditions ne soulève pas de problématique relativement à la notion de réciprocité telle qu'elle doit être comprise, pour les motifs plus amplement détaillés ci-dessous;
264. Le Transporteur constate par ailleurs qu'entre les intervenants, particulièrement les experts retenus par certains, aucun ne connaît, ne comprend ou ne conçoit de la même

manière les notions pertinentes à la réciprocité, leur application au Transporteur ou les critères applicables;

A. La Régie et la réciprocité

265. L'ouverture du réseau de transport du Transporteur et l'adoption en 1996 des premiers tarifs et conditions de transport (le « contrat de transport » en annexe au Règlement 659) s'inspiraient largement du tarif *pro forma* de la FERC et procèdent, comme le souligne le témoin Raphals, d'une intention avouée du gouvernement québécois de faire profiter Hydro-Québec des opportunités d'affaires découlant de l'ouverture des marchés de gros américains;
- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 227 **[Onglet 70]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 51-62 **[Onglet 71]**; en révision judiciaire;
 - Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 3 **[Onglet 35]**;
266. La création de la Régie et l'attribution d'une compétence tarifaire en matière de transport d'électricité tenaient compte des conditions d'accès aux réseaux de transport imposées par la FERC, dans l'ordonnance 888;
- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 227 **[Onglet 70]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 51-62 **[Onglet 71]**; en révision judiciaire;
267. Dans ce contexte, le Transporteur soumet que la Régie peut tenir compte de la réciprocité et donner effet à la volonté du Transporteur d'adapter les Tarifs et conditions aux exigences de la FERC et aux conditions des marchés nord américains qui en découlent, comme elle l'a d'ailleurs fait dans le passé;
- *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 342 **[Onglet 69]** :

La réglementation économique des activités de transport d'électricité, dans un secteur électrique nord-américain marqué entre autres par l'ouverture des marchés et l'accès libre et non discriminatoire au transit d'électricité, requiert, en vertu des règles de réciprocité, que la réduction des services de transport ferme se réalisent d'une manière comparable à celle dont bénéficie Hydro-Québec sur les marchés avoisinants. La Régie est d'avis que le libellé de l'article 13.6 permet d'atteindre cet objectif.
268. À ce sujet, le Transporteur confirme qu'il est soucieux de s'assurer que les Tarifs et conditions soient comparables au tarif *pro forma*;
- Contre-interrogatoire de François Hébert par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 11 (ligne 22) à la p. 13 (ligne 23) **[Onglet 50]**;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 18 (ligne 3) à la p. 19 (ligne 10) **[Onglet 51]**;
269. Par contre, rappelons que le Transporteur n'est pas assujéti à la juridiction de la FERC, ce qui n'est pas contesté dans la présente cause;
- Pièce HQT-8, doc. 6.1 (B-132), para. 6 **[Onglet 8]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 154 (ligne 20) à la p. 155 (ligne 8) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 81 (lignes 2 à 4) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 229 (lignes 17 à 23) **[Onglet 59]**;
270. La FERC n'a aucune juridiction relativement à des situations purement intra-canadiennes;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 21 (lignes 2 à 13) **[Onglet 51]**;
271. Aussi, la Régie n'est pas liée par les ordonnances de la FERC et n'est pas tenue d'intégrer le contenu du tarif *pro forma* aux Tarifs et conditions;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 143 (ligne 25) à la p. 144 (ligne 4) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 80 (ligne 18) à la p. 84 (ligne 1) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (ligne 16) à la p. 203 (ligne 10) **[Onglet 59]**;
272. La compétence de la Régie d'approuver les modifications aux Tarifs et conditions s'exerce dans le cadre fixé à la LRÉ. Les modifications proposées par le Transporteur, qu'elles visent ou non à adapter les Tarifs et conditions aux ordonnances de la FERC, ne peuvent être approuvées que dans la mesure où elles sont justes et raisonnables dans le contexte québécois, tant législatif que du commerce de l'électricité;
- Article 49 LRÉ **[Onglet 73]**;
 - *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 18-19 **[Onglet 69]** :
- [...] plusieurs références ont été faites par les participants à des décisions rendues par la FERC. La Régie apprécie connaître la position de la FERC sur divers sujets faisant l'objet de la

présente décision, compte tenu notamment du fait que le texte du Règlement 659 est largement similaire à celui du *pro forma open Access Transmission Tariff* adopté par la FERC dans son Ordonnance 888.

Toutefois, il faut constater que la législation régissant la FERC n'est pas la même que celle en vertu de laquelle la Régie exerce sa compétence. De plus, le contexte québécois du commerce du transport de l'électricité est différent, à plusieurs égards, de celui dont la FERC doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence.

En conséquence, aux fins de la présente décision qui aura pour effet, en vertu de l'article 164 de la Loi, de modifier le Règlement 659, la Régie prend en considération les décisions de la FERC qui ont été portées à son attention par les participants, mais avec la prudence et les nuances que requiert la référence au droit comparé et compte tenu de son devoir de respecter le contexte législatif québécois et de tenir compte du particularisme du contexte québécois du commerce d'électricité.

[nos soulignements]

- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 14 **[Onglet 35]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 143 (lignes 5 à 10) **[Onglet 61]**;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 202 (ligne 16) à la p. 203 (ligne 10) **[Onglet 59]**;

273. Le Transporteur réitère qu'il n'est pas nécessaire que les Tarifs et conditions soient en tous points identiques au tarif *pro forma* afin de respecter le principe de la réciprocité et que la Régie a le pouvoir de les adapter au contexte québécois. De plus, une divergence entre les Tarifs et conditions n'est pas, en soi, une violation de toute condition de réciprocité applicable;

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 33 **[Onglet 26]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 130 (ligne 3) à la p. 133 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 224 (ligne 12) à la p. 228 (ligne 10) **[Onglet 52]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 81 (lignes 6 à 22) **[Onglet 54]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 144 (ligne 11) à la p. 146 (ligne 17) **[Onglet 61]**;

274. Cette interprétation est conforme à la jurisprudence de la Cour d'appel fédérale des États-Unis, qui a reconnu que la FERC était fondée de ne pas requérir une conformité « ligne par ligne » à son tarif *pro forma* en ce qui concerne les entités canadiennes et qu'il convenait plutôt d'adopter une approche flexible qui tienne compte des circonstances particulières de chaque cas dans l'analyse de la condition de réciprocité;

- *Consumers Energy Company v. FERC*, 367 F.3d 915 (C.A., dist. of Columbia, 2004), p. 15 [Onglet 67] :

We think it reasonable for the Commission to acknowledge the reality of an international border in deciding whether to insist on compliance with the minutiae of its regulatory requirements; it was certainly open to FERC to decide that a flexible approach requiring comparability on a case-by-case basis rather than a letter-for-letter compliance across-the-board better accommodates jurisdictional limits and promotion of competitive markets for United States loads.

275. En l'espèce, les circonstances particulières révélées à l'audience doivent être prises en compte et démontrent que la condition de réciprocité est rencontrée et que le Transporteur offre à sa clientèle un service de transport comparable et non discriminatoire en l'absence d'Appendice K aux Tarifs et conditions;

B. Le principe de la réciprocité est respecté en l'espèce

1. Article 6 tarif *pro forma*

276. La première application du principe de la réciprocité est d'ordre contractuel et découle de la présence de l'article 6 du tarif *pro forma* de la FERC aux tarifs des transporteurs américains (de même qu'aux Tarifs et conditions);

277. Il importe de faire la distinction entre les « *public utilities* », les « *domestic non public utilities* » et les « *foreign non public utilities* » afin de bien comprendre la compétence de la FERC et l'origine de l'article 6 de son tarif *pro forma*;

278. La FERC exerce une compétence directe sur les « *public utilities* » aux États-Unis en vertu notamment des articles 205 et 206 *Federal Power Act*;

- Ordonnance 890, para. 124-125, 162, 165 [Onglet 1];
- Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 120 (lignes 14 à 18) [Onglet 55];

279. La FERC a utilisé l'article 6 de son tarif *pro forma* pour amener indirectement les « *non public utilities* » (qui ne sont pas assujetties à sa compétence) qui obtiennent un service de transport d'un « *public utility* » en vertu d'un OATT, à offrir un service comparable à des termes et conditions semblables à ce « *public utility* » (ou à ses affiliées);

- Ordonnance 890-B, tarif *pro forma*, article 6 [Onglet 3];
- Ordonnance 890, para. 162-163, 191 [Onglet 1];

- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 189 (ligne 4) à la p. 194 (ligne 19) **[Onglet 62]**;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 218 (ligne 14) à la p. 221 (ligne 23) **[Onglet 59]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 83 (ligne 2) à la p. 85 (ligne 8) **[Onglet 54]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 166 (lignes 11 à 20) **[Onglet 61]**;

280. Ainsi, dans les limites plus amplement décrites ci-dessous, cette exigence contractuelle de réciprocité s'applique indirectement aux « *non public utilities* » non assujettis à la juridiction de la FERC, incluant les « *foreign non public utilities* », tel le Transporteur, dans la mesure où ils (ou leurs affiliées) obtiennent un service de transport auprès de transporteurs américains dont les tarifs et conditions comportent un article 6;

- Ordonnance 890, para. 191 **[Onglet 1]**;
- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 30 **[Onglet 26]**;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 218 (ligne 14) à la p. 221 (ligne 23) **[Onglet 59]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 165 (ligne 18) à la p. 166 (ligne 20) **[Onglet 61]**;

281. Cela dit, il faut noter que la condition de réciprocité prévue à l'article 6 du tarif *pro forma* n'impose pas à un transporteur non assujetti à la juridiction de la FERC l'obligation d'offrir un service de transport comparable, à des termes et conditions similaires, à tout client qui en ferait la demande, mais bien au seul « *public utility* » (et ses affiliés) de qui il (ou son affilié) obtient un service de transport en vertu d'un OATT;

- Ordonnance 888-A, Partie II, *Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-discriminatory Transmission Services by Public Utilities; Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities*, 18 C.F.R. Part 35, 4 mars 1997, Docket #RM95-8-001/RM94-7-002, p. 31 **[Onglet 64]** :

Under the reciprocity condition, non-public utilities do not have to offer an open access tariff (i.e., a tariff that offers transmission service to any eligible customer), but rather must offer comparable transmission services only to those transmission providers whose open access tariffs the non-public utility uses. The same condition applies to foreign utilities.

[nos soulignements]

- Ordonnance 890, para. 191 **[Onglet 1]** :

As the Commission stated in Order No. 888-A, a non-public utility may limit the use of its voluntarily offered safe harbor reciprocity tariff only to those transmission providers from whom the non-public utility obtains open access service, as long as the tariff otherwise substantially conforms to the pro forma OATT.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 93 (lignes 6 à 10) **[Onglet 54]**;

282. Dans l'ordonnance 890, la FERC confirme qu'il existe trois alternatives permettant aux « *non public utilities* » de satisfaire la condition de réciprocité de l'article 6 du tarif *pro forma*, soit : (1) l'entente bilatérale; (2) la renonciation par le « *public utility* » à l'obligation de réciprocité; ou (3) le dépôt de tarifs et conditions qui soient « *substantially conforming or superior* » au *pro forma* OATT;

- Ordonnance 890, para. 191 **[Onglet 1]** :

191. We will also retain Order No. 888's three alternative provisions for satisfying the reciprocity condition, i.e.: a non-public utility that owns, controls, or operates transmission and seeks transmission service from a public utility must either satisfy its reciprocity obligation under a bilateral agreement, seek a waiver of the OATT reciprocity condition from the public utility, or file a safe harbor tariff with the Commission. Commission. Thus, for non-public utilities that choose to use the safe harbor tariff, its provisions must be substantially conforming or superior to the revised pro forma OATT in this Final Rule.

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 30 **[Onglet 26]**;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 130 (lignes 11 à 21) **[Onglet 49]**;

283. Ainsi, un « *public utility* » américain est libre de renoncer à l'exigence de réciprocité et d'accepter de fournir un service de transport à un client dont l'affilié n'offre pas un service de transport comparable, à des termes et conditions similaires;

284. Par ailleurs, il faut noter que l'article 6 du tarif *pro forma* de la FERC n'exige pas l'adoption de tarifs et conditions identiques mais plutôt la fourniture d'un service de transport comparable et de termes et conditions similaires à ceux offerts à ses affiliées;

- Ordonnance 890-B, tarif *pro forma*, article 6 **[Onglet 3]**;

285. Tel que mentionné ci-dessus, la FERC indique que l'une des alternatives pour satisfaire à l'article 6, qui est par ailleurs la plus contraignante, consiste à démontrer que ses tarifs et conditions sont « *substantially conforming or superior to the revised pro forma OATT* »;

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 167 (ligne 12) à la p. 168 (ligne 20) **[Onglet 61]**;

286. En l'espèce, le Transporteur soumet qu'il offre un service de transport comparable et que la proposition de modifications de ses Tarifs et conditions est « *substantially conforming* » aux exigences de la FERC malgré l'absence d'un Appendice K, lorsque l'on tient compte des motivations de la FERC pour prévoir une telle mesure et du contexte québécois décrit ci-dessus de manière détaillée;

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 30, 33 **[Onglet 26]**;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 130 (lignes 11 à 21) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 21 (ligne 22) à la p. 22 (ligne 21); p. 25 (ligne 17) à la p. 26 (ligne 11) **[Onglet 51]** :

R. All of my opinions on what this constituted in the reciprocity requirements relates to the various different orders, including the one you mentioned, and Order 697, various different statements with respect to reciprocity.

I don't think there's any doubt in my mind that as part of demonstrating that you have comparable non-discriminatory access to competitors, that is you being Hydro-Quebec, you have to have a planning process that is consistent with those goals. As I've indicated, I believe that you do but that doesn't require you to adhere to every legal document, every case, every line-by-line, section-by-section aspect of American law which is very dynamic. And Attachment K is not required per se.

287. À ce sujet, soulignons que la FERC a énoncé que les tarifs et conditions de « *non public utilities* » ne comportant pas d'Appendice K pourraient ne pas satisfaire à la condition de réciprocité, ce qui confirme par le fait même que dans certaines circonstances l'absence d'Appendice K pourrait se justifier;

- Ordonnance 890-A, para. 214 **[Onglet 2]** :

214. With regard to non-public utility transmission providers, we reiterate our expectation of participation in the planning processes established pursuant to Order No. 890 consistent with their reciprocity obligations. Reciprocity dictates that non-public utility transmission providers that take advantage of open access due to improved planning should be subject to the same requirements as jurisdictional providers. A nonpublic utility transmission provider with reciprocity obligations that declines to adopt a planning process that complies with Order No. 890 therefore may not be considered to be providing reciprocal transmission service and may be at risk of being denied open access transmission services by a public utility transmission provider. We will consider on a case-by-case basis how a transmission provider should treat for planning purposes a non-

public utility transmission provider that fails to implement a planning process that fulfills the requirements of Order No. 890.

[nos soulignements]

288. Le Transporteur soumet que la FERC reconnaîtrait que l'absence d'Appendice K est justifiée dans son cas, compte tenu de sa situation particulière et des mesures de planification ouvertes, transparentes et coordonnées déjà en place;
289. Ceci est d'autant plus évident si l'on considère que la FERC a reconnu à plusieurs reprises qu'elle fera preuve de souplesse dans l'application de la condition de réciprocité en ce qui concerne les transporteurs canadiens;

- Ordonnance 888-A, Partie II, p. 32 (note 354) **[Onglet 64]** :

Moreover, we are not “coercing” Canada into adopting our policies or “imposing” open access on Canadian entities; we are simply placing the same condition on a Canadian entity’s use of a United States utility’s open access tariff as on a domestic non-public utility’s use of that tariff. However, consistent with the approach we have taken in other contexts involving foreign utilities seeking to transact in United States electricity markets, we are amenable to a variety of approaches for Canadian utilities to meet the reciprocity condition [footnote 354: In recent cases involving the mitigation of transmission market power of Canadian utilities that are affiliates of power marketers that seek to sell power at market-based rates in the United States, the Commission has explicitly acknowledged the sovereign authority of Canadian governments over Canadian entities and has said that we will be ‘amenable to a variety of approaches’ for foreign utilities to mitigate transmission market power].

[nos soulignements]

- Pièce HQT-37, doc. 1 (B-163), p. 30-31 **[Onglet 26]**;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 71 **[Onglet 35]**;

290. Notons pour terminer que la juridiction de la FERC a été élargie, par l'ajout de l'article 211A *Federal Power Act*, à certaines « *non public utilities* », soit celles qui possèdent des installations de transport aux États-Unis ou qui sont impliquées dans le commerce interétatique aux États-Unis (« *domestic non public utilities* »);

- Pièce B-233, Article 211A *Federal Power Act* (codifié sous l'article 824j, U.S. Code, Title 16, Chapter 12, subchapter II) **[Onglet 30]** :

(a) Definition of unregulated transmitting utility

In this section, the term “unregulated transmitting utility” means an entity that–

- (1) owns or operates facilities used for the transmission of electric energy in interstate commerce; and

(2) is an entity described in section 824 (f) of this title.

(b) Transmission operation services

Subject to section 824k (h) of this title, the Commission may, by rule or order, require an unregulated transmitting utility to provide transmission services-

(1) at rates that are comparable to those that the unregulated transmitting utility charges itself; and

(2) on terms and conditions (not relating to rates) that are comparable to those under which the unregulated transmitting utility provides transmission services to itself and that are not unduly discriminatory or preferential.

(c) Exemption

The Commission shall exempt from any rule or order under this section any unregulated transmitting utility that-

(1) sells not more than 4,000,000 megawatt hours of electricity per year;

(2) does not own or operate any transmission facilities that are necessary for operating an interconnected transmission system (or any portion of the system); or

(3) meets other criteria the Commission determines to be in the public interest;

[...]

291. Or, il n'est pas contesté que l'article 211A ne s'applique pas au Transporteur, qui est un « *foreign non public utility* » et non un « *non public utility* » au sens de cette disposition;

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 132 et suivantes **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 226 (lignes 11 à 18) **[Onglet 49]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 96 (ligne 4) à la p. 97 (ligne 13) **[Onglet 54]**;
- Ré-interrogatoire de Judah Rose par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 145 (ligne 13) à la p. 148 (ligne 15) **[Onglet 51]**;

292. Cette juridiction additionnelle sous l'article 211A est pertinente dans l'analyse des ordonnances de la FERC concernant plusieurs entités américaines citées en exemples par les intervenants (incluant notamment Big Rivers et Bonneville Power Administration) et qui, contrairement au Transporteur, sont des « *domestic non public utilities* »;
293. À l'égard de ces « *domestic non public utilities* », la FERC a confirmé qu'elle ne prévoira pas de mesure d'application générale de sa juridiction sous l'article 211A, mais agira au cas par cas;

➤ Ordonnance 890, para. 192 [Onglet 1] :

192. As the Commission proposed in the NOPR, we will not adopt a generic rule to implement the new FPA section 211A. Rather, we will apply its provisions on a case-by-case basis, such as when a public utility seeks service from an unregulated transmitting utility that has not requested service under the public utility's OATT and the reciprocity obligation therefore does not apply. A potential customer may file an application with the Commission seeking an order compelling the unregulated transmitting utility to provide transmission service that meets the standards of FPA section 211A. We adopt the NOPR proposal to amend our regulations to make clear that an applicant in an FPA section 211A proceeding against a non-public utility that has submitted an acceptable safe harbor tariff shall have the burden of proof to show why service under the safe harbor tariff is not sufficient and why an FPA section 211A order should be granted. Further, as we indicate below, we restate our expectation that unregulated transmission providers will participate in the open and transparent regional planning processes ordered below and note that, if there are complaints about such participation or the lack thereof, we will address them on a case-by-case basis.

294. Une « *domestic non public utility* » est donc désormais assujettie à des mesures directes de la FERC, notamment en ce qui concerne l'adoption d'un Appendice K;

➤ Ordonnance 890, para. 441 [Onglet 1] :

441. The Commission also expects all non-public utility transmission providers to participate in the planning processes required by this Final Rule. A coordinated, open, and transparent regional planning process cannot succeed unless all transmission owners participate. We are encouraged, based on the representations of LPPC and others, that non-public utility transmission providers will fully participate in such processes. We therefore do not believe it is necessary at this time to invoke our authority under FPA section 211A, which gives us authority to require non-public utility transmission providers to provide transmission services on a comparable and not unduly discriminatory or preferential basis [footnote 248: FPA section 211A(b) provides, in pertinent part, that "the Commission may, by rule or order, require an unregulated transmitting utility to provide transmission services – (1) at rates that are comparable to those that the unregulated transmitting utility charges itself; and (2) on terms and conditions (not relating to rates) that are

comparable to those under which the unregulated transmitting utility provides transmission services to itself and that are not unduly discriminatory or preferential.” The non-public utility transmission providers referred to in this Final Rule include unregulated transmitting utilities that are subject to FPA section 211A.]. If we find on the appropriate record, however, that non-public utility transmission providers are not participating in the planning processes required by this Final Rule, the Commission may exercise its authority under section 211A on a case-by-case basis. Further, we note that reciprocity dictates that non-public utility transmission providers that take advantage of open access due to improved planning should be subject to the same requirements as jurisdictional transmission providers.

295. Or, la FERC n’a pas reconnu qu’elle ferait preuve de souplesse à l’égard des « *domestic non public utilities* », contrairement à ses décisions relatives aux transporteurs canadiens (« *foreign non public* »);
296. En conséquence, les commentaires précités concernant la participation des « *domestic non public utilities* » dans les processus régionaux de la planification des installations de transport ne s’appliquent pas aux transporteurs canadiens;
297. Le Transporteur soumet en outre que la décision de certains « *non public utilities* » américains d’adopter un Appendice K se comprend en raison des particularités propres aux réseaux de ces transporteurs (dont il sera question ci-dessous), et tenant compte de la juridiction de la FERC à leur égard en vertu de l’article 211A;
298. Ainsi, il importe de replacer les faits et gestes de ces entités américaines dans leur contexte particulier et de comprendre leurs motivations additionnelles à se conformer au tarif *pro forma* de la FERC, notamment en tenant compte d’une question aussi fondamentale que celle de la juridiction exercée par la FERC sur ces entités, avant de conclure que le Transporteur devrait calquer ses décisions sur les leurs;

2. Market based rates autorisation (MBRA)

299. La seconde application du principe de réciprocité est de nature réglementaire. Comme condition d’obtention de l’autorisation de vendre de l’électricité aux États-Unis aux « *market based rates* », un vendeur doit démontrer à la FERC que son entité affiliée propriétaire d’installations de transport au Canada (en l’occurrence le Transporteur), donne un accès comparable et non discriminatoire à son réseau de transport à ses concurrents qui souhaitent accéder aux marchés américains;

- Pièce C-6-112, Ordonnance 697, para. 1007 [Onglet 46] :

1007. We will continue to require a seller seeking market-based rate authority that is affiliated with a foreign utility to affirmatively demonstrate that any owned or affiliated transmission is offered on a non-discriminatory basis that can be used by competitors of the seller or its affiliate to reach United States markets.

[nos soulignements]

- Pièce B-202, *Code of Federal Regulations*, article 35.37d) **[Onglet 27]** :

To demonstrate a lack of vertical market power, a seller that owns, operates or controls transmission facilities, or whose affiliates own, operate or control transmission facilities, must have on file with the Commission an open access tariff as described in 35.28, provided however that a seller whose foreign affiliates own, operate or control transmission facilities outside of the United States that can be used by competitors of the seller to reach United States markets must demonstrate that such affiliate either has adopted and implemented an OATT as described in 35.28 or otherwise offers comparable non discriminatory access to such transmission facilities.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 98 (ligne 22) à la p. 104 (ligne 1) **[Onglet 54]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 180 (ligne 25) à la p. 183 (ligne 20) **[Onglet 61]**;

300. La FERC ne requiert donc pas la démonstration que les Tarifs et conditions des transporteurs canadiens affiliés sont identiques à son tarif *pro forma*. Le vendeur qui souhaite obtenir l'autorisation doit plutôt démontrer que son affiliée, transporteur canadien, offre un accès comparable et non discriminatoire à son réseau de transport à tout client souhaitant utiliser ce réseau afin de transiter de l'électricité vers les États-Unis;

- *Consumers Energy Company v. FERC*, 367 F.3d 915 (C.A., dist. of Columbia, 2004), p. 2 **[Onglet 67]** :

FERC does not presume to tell foreign transmission-owning utilities what tariffs they must file. If a marketing affiliate of such a utility wants to sell power at market based rates in the United States, however, the utility must offer transmission service comparable to that required of a utility in the United States. [...]

[italiques dans l'original, nos soulignements]

301. Tout comme dans le cas de la condition de réciprocité de l'article 6, abordée ci-dessus, la FERC a reconnu qu'elle ferait preuve de souplesse dans l'évaluation de ce qui constitue un accès comparable et non discriminatoire aux réseaux des transporteurs canadiens aux fins d'accorder l'autorisation de vendre de l'électricité aux « *market based rates* »;

- *Consumers Energy Company v. FERC*, 367 F.3d 915 (C.A., dist. of Columbia, 2004), p. 12-13, 15 **[Onglet 67]** :

As noted, the Commission does not require foreign utilities to implement Order No. 888 pro forma tariffs. [...] The Commission is instead "amenable to a variety of approaches" to show the

absence or mitigation of transmission market power by foreign utility affiliates of power marketers, so long as the power marketer demonstrates that “its transmission-owning affiliate offers non-discriminatory access to its transmission system that can be used by competitors of the power marketers to reach United States markets”. [...]

[...]

We think it reasonable for the Commission to acknowledge the reality of an international border in deciding whether to insist on compliance with the minutiae of its regulatory requirements; it was certainly open to FERC to decide that a flexible approach requiring comparability on a case-by-case basis rather than a letter-for-letter compliance across-the-board better accommodates jurisdictional limits and promotion of competitive markets for United States loads.

[nos soulignements]

- *TransAlta Enterprises Corporation*, 75 F.E.R.C. P61, 268, p. 3-4 **[Onglet 66]** :

To demonstrate the requisite absence or mitigation of transmission market power, the Commission normally requires a power marketer to show that a transmission-owning utility affiliate has on file with the Commission an open access tariff for the provision of comparable services. Here, however, TransAlta’s transmission owning utility affiliate operates in foreign (Canadian) commerce. As such, we have no direct authority to require Utilities, over which we do not have jurisdiction, to file an open access tariff.

In *Energy Alliance*, we held that we are amenable to a variety of approaches to deal with the market power of foreign utility affiliates of United States marketers. We determined that the marketer must be able to demonstrate that its transmission-owning utility affiliate offers non-discriminatory access to its transmission system that can be used by competitors of the power marketer to reach the United States markets. *TransAlta* argues that *Utilities* offers such non-discriminatory, comparable transmission service

[...]

These arrangements are sufficient for a foreign utility affiliate of a United States marketer to address the market power concerns raised by the Commission in *Energy Alliance*, *supra*, and to meet the general principles of transmission comparability in Order No. 888. All potential users of the Alberta transmission system (affiliated or not) are subject to the same rates, terms and conditions and have access to the Alberta system to reach loads in the United States. Indeed, *TransAlta’s* application does not indicate any limitation on the ability of power sellers in the United States to use the Alberta pool and transmission grid to reach

potential markets in Canada. We view the expansive scope of the Alberta arrangements, allowing for power sales from Canada into the United States and vice versa, as a positive factor in our assessment of TransAlta's application for market-based rates.

[nos soulignements]

- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 130 (ligne 22) à la p. 131 (ligne 21) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 30 (ligne 8) à la p. 31 (ligne 20) **[Onglet 51]**;
302. Ainsi, à titre d'exemple, dans l'arrêt *Consumers Energy Company*, la Cour d'appel fédérale des États-Unis a confirmé la décision de FERC d'accorder l'autorisation de vendre aux « *market based rates* » à une affiliée d'un transporteur canadien, malgré le fait que celui-ci n'offrait pas de service de transport de point à point, mais plutôt un équivalent fonctionnel où les clients souhaitant faire transiter de l'électricité sur le réseau devaient vendre l'électricité au point de réception et racheter l'électricité au point de livraison;
- *Consumers Energy Company v. FERC*, 367 F.3d 915 (C.A., Dist. of Columbia, 2004) **[Onglet 67]**;
303. De façon similaire, le Transporteur soumet qu'il offre un processus de planification ouvert, transparent et coordonné qui est un équivalent fonctionnel à l'Appendice K et qu'il n'entrevoit pas de difficulté pour qu'une affiliée puisse en faire la démonstration dans le cadre d'une demande de MBRA en s'appuyant sur la preuve détaillée faite;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 225 (ligne 5) à la p. 226 (ligne 6) **[Onglet 49]** :
- Q.182 So, I'm going to now repeat my question which follows your answer in 32.1. Now, in your expert opinion, are HQT's affiliates in the U.S. at risk of losing their market base rate authority, if HQ does not offer comparable or - I said HQT - does not offer comparable or superior transmission service to that required of U.S. transmission provided by FERC?
- R. In the event that Régie agrees with my own personal assessment that you have an open, transparent, comparable, non-discriminatory treatment of entities that would like to do business here vis-à-vis use of an access of the transmission, then I believe that there would not be a risk with respect to meeting the requirements of the reciprocity.
- And so I think it's, as you've heard earlier, I believe that you do have comparable treatment and nondiscriminatory treatment, an open and transparent treatment, that you have a process that has elements that are tailored to your situation, a situation that would never have probably required Attachment K to begin with.

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 22 (ligne 3) à la p. 23 (ligne 17) **[Onglet 51]** :

Again, based on said statements, do you agree that there are reciprocity requirements... excuse me, that Attachment K is part of the reciprocity requirements based on those statements?

R. No, absolutely not. There are reciprocity requirements to the extent that there are activities that are in the United States and therefore subject to the jurisdiction of the United States. But having said that, it doesn't require Attachment K and it doesn't require that the public policy principles of the United States reflecting the political situation in the United States and the associated legal requirements apply in Canada to Quebec beyond demonstrating that you have comparable non-discriminatory access that is open to competitors.

You just mentioned that HQT has reciprocity requirements, isn't that correct?

R. I'm not a lawyer but, you know, subject to that caveat, and all my comments are subject to that caveat, to the extent that HQUS is, or other affiliated companies are having activities in the United States, in order to maintain those activities, there are reciprocity requirements. I don't think that that's at all in doubt.

The question here is what are the nature of the reciprocity requirements what are the differences between Canadian utilities and U.S. non-public utilities, to what extent is the Commission that is embarked on a broad-ranging rapid dynamic process in which it infuses public policy into the planning, is going to recognize, as it has done even prior to this, that the Canadian situation is unique.

[nos soulignements]

304. À ce sujet, le Transporteur soumet que la preuve au dossier établit clairement que ses Tarifs et conditions offrent un accès comparable et non discriminatoire à son réseau de transport aux clients qui souhaitent l'utiliser afin de transiter de l'électricité vers les États-Unis;
305. En particulier, tel qu'énoncé ci-dessus, le processus de planification du réseau actuellement en place est ouvert, coordonné et non discriminatoire compte tenu des caractéristiques propres au réseau du Transporteur, des conditions de marché, de la législation et de la réglementation en place;
306. Le fait de ne pas proposer l'adoption d'un Appendice K n'a pas pour effet de restreindre le traitement comparable et l'accès non discriminatoire aux clients qui souhaitent utiliser le réseau du Transporteur afin de transiter de l'électricité vers les États-Unis;
307. En conséquence, dans la mesure où cette question est pertinente à l'issue du présent dossier, le Transporteur soumet que sa proposition de modifications satisfait à la condition de réciprocité de la FERC tant en matière contractuelle que réglementaire;

308. Le Transporteur souligne à cet égard qu'aucun intervenant n'a soumis quelque précédent de la FERC à l'effet que l'adoption d'un Appendice K par un transporteur canadien est requis afin de respecter les conditions d'autorisation de vendre aux « *market based rates* »;

3. Déférence de la FERC face à la décision de la Régie

309. Dans l'éventualité où la FERC était appelée à décider si le Transporteur offre un accès comparable et non discriminatoire à son réseau (que ce soit dans le cadre d'une demande d'autorisation de MBRA ou dans l'évaluation de la condition de réciprocité en vertu de l'article 6 de son tarif *pro forma*), le Transporteur soumet qu'elle considèrera les fondements de la décision de la Régie en la présente instance et qu'elle fera preuve de déférence à l'égard de ses conclusions;

310. Ainsi, le Transporteur soumet que dans l'éventualité où la Régie concluait qu'il n'y avait pas lieu de prévoir un Appendice K aux Tarifs et conditions compte tenu :

- a) Des raisons ayant mené la FERC à prévoir l'inclusion d'un Appendice K à son tarif *pro forma*, lesquelles sont inexistantes au Québec;
- b) Du contexte québécois dans lequel évolue le Transporteur, qui est unique en Amérique du Nord;
- c) Des mesures de planification en place actuellement chez le Transporteur, qui constituent un équivalent fonctionnel rencontrant les objectifs poursuivis par la FERC, soit une planification ouverte, coordonnée et transparente qui permettent d'offrir à sa clientèle un service de transport comparable et non discriminatoire;

la FERC tiendra compte de ces conclusions, qui seraient fondées sur la preuve étoffée présentée en l'instance, et qui établissent que la divergence avec le tarif *pro forma* est pleinement justifiée;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 9 (lignes 12 à 24) **[Onglet 50]** :

And I think the most important thing is what the Régie says about this system. If the Régie concludes that this is an open, comparable, non-discriminatory system, I believe there will be significant deference in the part of FERC with respect to that conclusion.

It doesn't have to conclude it's a perfect system but that it's open, comparable and non-discriminatory and that's the most important thing vis-à-vis the market based rates.

- Voir également : contre-interrogatoire de Judah Rose par Hélène Sicard, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 225 (ligne 14) à la p. 226 (ligne 23) **[Onglet 49]**;

311. À cet égard, il sera aisé de distinguer le cas du Transporteur de celui de l'affaire *Powerex*, cité par Philip Raphals à l'audience;

- Interrogatoire de Philip Raphals par le Président Richard Carrier, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 202 (ligne 12) à la p. 205 (ligne 15) **[Onglet 54]**;
 - Voir également : témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 224 (ligne 13) à la p. 225 (ligne 4) **[Onglet 52]**;
312. Dans cette affaire *Powerex*, l'affiliée d'un transporteur canadien s'était vue refuser l'autorisation MBRA au motif qu'elle n'avait fourni aucune justification à l'existence de divergences entre ses tarifs et conditions et le tarif *pro forma* de la FERC;
313. Or, comme le reconnaît Philip Raphals, si *Powerex* avait justifié les divergences entre le tarif approuvé par la *British Columbia Utilities Commission* et le tarif *pro forma* de la FERC, la FERC aurait pu en arriver à un résultat différent;
- Interrogatoire de Philip Raphals par le Président Richard Carrier, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 205 (lignes 11 à 15) **[Onglet 54]** :
- Alors, même avec ce tarif, ils auraient pu peut-être plaider toutes les raisons qui justifient et ils auraient pu avoir leur permis avec ce tarif-là. Mais le simple fait que le BCUC l'avait adopté n'était pas adéquat pour la FERC.
314. Le Transporteur soumet que la FERC fera preuve de déférence à l'égard de l'expertise de la Régie et tiendra compte de sa décision si celle-ci conclut qu'en raison du contexte québécois, et à la lumière de la preuve au dossier, les divergences entre les Tarifs et conditions et le tarif *pro forma* de la FERC sont pleinement justifiées et que le Transporteur offre un accès comparable et non discriminatoire à son réseau;

4. Maintien de la pleine compétence de la Régie

315. Tel que mentionné ci-dessus, l'ajout d'un Appendice K au tarif *pro forma* de la FERC n'est que la première d'une série de mesures en matière de planification des réseaux de transport américains visant à régler des difficultés propres à ces réseaux et la Régie ne peut accepter de suivre aveuglément la FERC sur ce terrain, comme le suggèrent certains intervenants;
- Argumentation écrite, para. 6-14;
316. C'est pourquoi le Transporteur invite la Régie à déterminer, au terme d'une analyse des conditions particulières ayant justifié l'adoption d'une mesure précise aux États-Unis, si une telle mesure doit être incorporée aux Tarifs et conditions tenant compte de la situation prévalant au Québec;

VII- POSITIONS D'INTERVENANTS

A. Réciprocité

317. Les témoins Roach et Marshall (EBM), Sinclair (NLH) et Raphals (RNCREQ/UC) soutiennent que l'adoption d'un Appendice K est requise afin que le Transporteur rencontre les conditions de réciprocité;
318. Or, il est important de noter qu'il existe des contradictions irréconciliables entre les différentes positions et opinions des experts retenus par les intervenants sur cette question;
319. De plus, le témoignage de certains experts a révélé leur connaissance très limitée et leur incompréhension des principes à la base de la condition de réciprocité sur lesquels ils fondent par ailleurs une opinion, parfois particulièrement arrêtée;
320. Tout d'abord, mis à part Judah Rose, expert retenu par le Transporteur, aucun des experts des intervenants n'a pris en compte l'article 211A *Federal Power Act* et les distinctions à faire entre les « *domestic non public utilities* » et les « *foreign non public utilities* » dans le cadre de son analyse des questions de réciprocité dans le présent dossier;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 97 (ligne 22) à la p. 98 (ligne 21) **[Onglet 54]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 170 (lignes 10 à 24); p. 180 (lignes 18 à 24) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 197 (ligne 23) à la p. 198 (ligne 18) **[Onglet 62]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 226 (ligne 12) à la p. 227 (ligne 12) **[Onglet 59]**;
321. Le Transporteur soumet que cette omission affecte la force probante de leur opinion en ce qui concerne la souplesse dont la FERC fera preuve dans l'évaluation de la condition de réciprocité;
- Argumentation écrite, para. 289, 301 à 304;
322. Les contre-interrogatoires des experts des intimées NLH et EBM ont de plus révélé que leurs connaissances et niveau de compréhension du contenu de l'article 6 du tarif *pro forma* de la FERC ou des Tarifs et conditions du Transporteur étaient pour le moins limités :
- a) L'expert Sinclair a reconnu à l'audience qu'il ignorait non seulement le contenu de cette disposition, mais également qu'il n'avait pas véritablement considéré la

question de la réciprocité dans son analyse de la question de l'Appendice K et des Tarifs et conditions;

- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 214 (ligne 13) à la p. 227 (ligne 22) **[Onglet 59]**;
- b) L'expert Roach a reconnu ne pas savoir si les Tarifs et conditions contenait une disposition similaire à l'article 6 du tarif *pro forma*;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 166 (lignes 21 à 25) **[Onglet 61]**;
- c) Ce dernier confirme également qu'il fonde son opinion sur les questions de réciprocité à la lecture des ordonnances de la FERC sans connaître ou prendre en compte les textes intégraux des lois ou règlements cités par la FERC, ce qui exclut toute possibilité de faire les distinctions appropriées, le cas échéant;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 182 (lignes 9 à 25) **[Onglet 61]**;
- d) L'expert Marshall confond les concepts contenus à l'article 6 du tarif *pro forma* et ceux applicables dans le cas d'un MBRA;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 188 (ligne 12) à la p. 194 (ligne 19) **[Onglet 62]**;
323. Il en va de même de leur compréhension des règles applicables au MBRA :
- a) L'expert Sinclair admet ne pas connaître l'article 35.37 du *Code of Federal Regulations*;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 231 (lignes 1 à 4) **[Onglet 59]**;
- b) Tel que mentionné, l'expert Roach confirme également fonder son opinion sur les questions de réciprocité à la lecture des ordonnances de la FERC sans connaître ou prendre en compte les textes intégraux des lois ou règlements cités par la FERC, ce qui exclut toute possibilité de faire les distinctions appropriées, le cas échéant;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 182 (lignes 9 à 25) **[Onglet 61]**;
324. L'expert Sinclair est également incapable de confirmer si le Transporteur est un « *non public utility* » et reconnaît lui avoir appliqué le critère de la réciprocité prévu pour les « *public utilities* » et n'avoir pas tenu compte du fait que le Transporteur était situé au Canada;

- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 225 (lignes 6 à 23); p. 226 (lignes 1 à 11); p. 227 (ligne 23) à la p. 228 (ligne 5); p. 229 (lignes 7 à 23); p. 236 (ligne 18) à la p. 238 (ligne 19) **[Onglet 59]**;
325. Avec respect, le Transporteur soumet que Robert Sinclair n'avait pas les connaissances requises pour opiner sur la question de la réciprocité et que la Régie doit rejeter cette opinion, qui n'a aucune force probante;
326. De plus, ces témoins rendent des opinions divergentes sur ce qui pourrait ou devrait être fait pour rencontrer la condition de réciprocité;

1. Craig Roach

327. Cet expert soutient que l'inclusion d'un Appendice K est absolument nécessaire afin de respecter la condition de réciprocité, que la Régie ne possède pas de flexibilité quant à cette question et qu'elle ne peut prendre en considération la situation particulière du Québec pour décider si un Appendice K est requis sans, ce faisant, contrevenir à la condition de réciprocité;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 188 (ligne 18) à la p. 189 (ligne 3); p. 203 (ligne 20) à la p. 204 (ligne 17) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 13 (ligne 21) à la p. 14 (ligne 5) **[Onglet 62]**;
328. M. Roach critique la position prise par M. Rose au motif que la FERC n'aurait pas énoncé que ses exigences relatives à l'adoption d'un Appendice K étaient conditionnelles;
- Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 123 (lignes 1 à 13) **[Onglet 55]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 187 (lignes 16 à 23); p. 188 (ligne 18) à la p. 194 (ligne 8); p. 196 (ligne 3) à la p. 198 (ligne 19) **[Onglet 61]**;
329. Avec égards, la question n'est pas de savoir si la FERC a spécifié que les règles contenues à son tarif *pro forma* sont « conditionnelles », mais bien si la FERC fera preuve de souplesse dans l'analyse de la condition de réciprocité à l'égard des transporteurs canadiens (« *foreign non public utilities* »);
- Argumentation écrite, para. 321 ;
330. Or, M. Roach, qui n'a pu identifier quelque exemple que ce soit où la FERC aurait spécifié qu'une des règles contenues à son tarif était conditionnelle, ne tient pas compte des décisions de la FERC et de la Cour d'appel fédérale des États-Unis en ce sens, précitées;

- Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 120 (ligne 14) à la p. 122 (ligne 1) **[Onglet 55]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 200 (ligne 18) à la p. 201 (ligne 6); p. 204 (ligne 18) à la p. 205 (ligne 1) **[Onglet 61]**;
331. Il est également important de souligner que M. Roach ne savait pas que les Tarifs et conditions du Transporteur étaient déjà différents du tarif *pro forma* de la FERC, notamment considérant l'existence d'une Partie IV, n'ayant lu que des extraits précis;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 147 (ligne 24) à la p. 149 (ligne 2) **[Onglet 61]**;
332. Ainsi, pour M. Roach, les caractéristiques particulières de la situation au Québec, qu'elles soient physiques (dont l'absence de congestion et la suffisance des investissements), commerciales, législatives et réglementaires n'ont aucune pertinence pour déterminer si le Transporteur devrait inclure un Appendice K aux Tarifs et conditions;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 198 (ligne 5) à la p. 204 (ligne 17) **[Onglet 61]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 13 (ligne 21) à la p. 14 (ligne 5) **[Onglet 62]**;
333. La position prise par cet expert repose sur la prémisse de base que la seule motivation de la FERC pour inclure un Appendice K au tarif *pro forma* est de limiter la discrimination induite;
334. Cette opinion de M. Roach est à ce point tranchée qu'il refusera de nuancer ses propos et d'admettre l'évidence lorsque contre-interrogé sur le *Fact Sheet* de la FERC, précité, faisant un lien direct entre les problèmes de congestion et l'inclusion d'un Appendice K;
- Pièce C-6-91 **[Onglet 41]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 206 (ligne 14) à la p. 211 (ligne 2) **[Onglet 61]**;
 - Ré-interrogatoire de Craig Roach par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 218 (ligne 22) à la p. 219 (ligne 22) **[Onglet 63]**;
335. À l'évidence, les conclusions de M. Roach sont fondées sur des connaissances et une analyse incomplètes et ne peuvent guider la décision de la Régie sur des principes aussi importants que la notion de réciprocité et son application au Transporteur, et la prise en compte du contexte unique dans lequel il opère;

2. Robert Sinclair

336. Tel que mentionné précédemment, le Transporteur soumet que l'opinion de cet expert sur les questions de réciprocité n'a aucune force probante compte tenu des connaissances limitées du témoin à ce sujet et qu'elle doit être rejetée par la Régie;
- Argumentation écrite, para. 322 à 326;
337. Cela dit, notons que M. Sinclair reconnaît d'emblée, tant dans son rapport que lors de son témoignage à l'audience, que l'une des motivations principales de la FERC en incluant un Appendice K à son tarif *pro forma*, était de stimuler les investissements dans les infrastructures de transport aux États-Unis;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 16 [Onglet 47];
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 19 (ligne 15) à la p. 20 (ligne 24); p. 25 (ligne 24) à la p. 27 (ligne 13) [Onglet 60];
338. Il ajoute par ailleurs que la réciprocité obligerait le Transporteur à inclure un Appendice K puisque ses filiales pourraient bénéficier d'un accès accru aux installations de transport sur d'autres réseaux suite à la mise en place d'un Appendice K par d'autres transporteurs, même si les mesures en place au Québec sont adéquates et qu'aucune capacité additionnelle n'est requise présentement;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 17 [Onglet 47];
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 26, 5 mai 2011, p. 27 (ligne 14) à la p. 31 (ligne 2) [Onglet 60];
339. Or, le Transporteur soumet que la réciprocité n'exige pas l'adoption d'un Appendice K dans le contexte précis envisagé par M. Sinclair, lorsque cette mesure n'aura pas pour effet de faire bénéficier ses clients d'un accès accru à ses installations de transport, selon la preuve au dossier;
340. À cet égard, la preuve au dossier établit que les clients du Transporteur bénéficient à l'heure actuelle d'un accès au réseau de transport qui est déjà bien supérieur à celui dont peut bénéficier son entité affiliée sur les réseaux américains;

3. William Marshall

341. M. Marshall exprime l'opinion à l'effet que la condition de réciprocité exige l'inclusion d'un Appendice K rencontrant les neuf principes prévus au tarif *pro forma* de la FERC pour tout « *non jurisdictional transmission provider* »;
- Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 14 [Onglet 38];
342. Tout comme le mentionne M. Roach, à qui M. Marshall réfère abondamment dans son témoignage à l'audience, ce dernier est d'avis qu'il n'est pas pertinent de se demander si les mesures de planification en place au Québec sont efficaces et comparables. Ce qui serait requis est l'inclusion d'un Appendice K;

- Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 150 (ligne 14) à la p. 151 (ligne 9) **[Onglet 55]**;
343. M. Marshall fait un lien étroit entre la situation au Nouveau-Brunswick et celle au Québec quant à la notion de réciprocité. Il considère que le New Brunswick System Operator (**NBSO**) et le Transporteur sont similaires et seraient traités de la même manière par la FERC, en se fondant notamment sur sa lecture de la décision de la FERC dans l'affaire *Integritys Energy Services, Inc. v. New Brunswick Power Generation Corporation* (**Integritys**);
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 198 (ligne 21) à la p. 200 (ligne 25) **[Onglet 62]**;
 - Pièce C-6-108 **[Onglet 44]**;
344. En conséquence, le fait que NBSO propose de modifier ses Tarifs et conditions pour y inclure un Appendice K, selon ce témoin, serait un exemple pertinent pour le Transporteur et la compréhension et l'interprétation retenue par NBSO de la condition de réciprocité devrait être la même pour le Transporteur;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 14 (ligne 14) à la p. 16 (ligne 21) **[Onglet 63]**;
345. Or, comme il le sera plus amplement démontré ci-dessous, dans la décision *Integritys*, la FERC s'est récemment penchée sur la situation de NBSO, et a conclu qu'elle était unique et que les règles relatives au MBRA devaient lui être appliquées différemment des autres juridictions canadiennes;
- Argumentation écrite, para. 381 à 384;
346. M. Marshall est par ailleurs le seul expert entendu qui est d'avis que la notion de réciprocité pourrait affecter les activités purement intra-canadiennes des affiliées du Transporteur;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 202 (ligne 4) à la p. 204 (ligne 23) **[Onglet 62]**;
347. Or, tel que mentionné ci-dessus, ces activités ont été spécifiquement exclues du champ d'intérêt de la FERC, et sur lesquelles elle n'a par ailleurs aucune juridiction;
- Argumentation écrite para. 270;
348. M. Marshall reconnaît d'ailleurs d'emblée les très faibles risques (« *highly unlikely* ») qu'une telle situation ne survienne;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 204 (lignes 11 à 13) **[Onglet 62]**;

349. À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soumet que les conclusions de M. Marshall quant à son interprétation de la condition de réciprocité doivent également être rejetées;

4. Philip Raphals

350. Sur la question de la réciprocité et de la déférence dont ferait preuve la FERC envers la Régie, M. Raphals s'appuie notamment sur la décision de la FERC dans l'affaire *Powerex*;

- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 224 (ligne 7) à la p. 229 (ligne 4) **[Onglet 52]**;

351. Or, il y a lieu de distinguer la décision rendue dans cette affaire de la situation du Transporteur eu égard à sa proposition de ne pas inclure d'Appendice K aux Tarifs et conditions;

- Argumentation écrite para. 311-314;

352. M. Raphals est par ailleurs d'accord avec l'expert Rose sur le fait que la FERC ne requiert pas un « *line by line conformity* » de son tarif *pro forma* pour que la condition de réciprocité soit rencontrée, et relie cette affirmation à l'arrêt de la Cour d'appel fédérale américaine dans *Consumers Energy*, précitée;

- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 234 (ligne 21) à la p. 235 (ligne 2) **[Onglet 52]**;

353. Dans le cadre d'un MBRA, nous partageons la position de M. Raphals à l'effet que le critère applicable est celui de la comparabilité et de l'accès non discriminatoire, et que toute divergence avec le tarif *pro forma*, le cas échéant, pourra être expliquée et justifiée;

- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 241 (lignes 3 à 19) **[Onglet 52]**;
- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 15, 16 février 2011, p. 39 (lignes 5 à 22) **[Onglet 53]**;

354. Par ailleurs, le Transporteur soumet que la conclusion de M. Raphals voulant que le Transporteur soit tenu d'inclure un Appendice K aux Tarifs et conditions est contradictoire avec sa position voulant que le Transporteur ne serait pas lié par les décisions futures de la FERC relativement au contenu de cet Appendice K, et qu'un refus éventuel de suivre l'évolution du tarif *pro forma* à cet égard « n'aura aucun effet sur la reconduction du MBRA »;

- Pièce C-3-58, Rapport Marshall, 23 septembre 2010, p. 92 **[Onglet 35]**;
- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 15, 16 février 2011, p. 23 (lignes 8 à 12); p. 38 (ligne 21) à la p. 39 (ligne 22) **[Onglet 53]**;

Alors... donc même si le NOPR donne lieu éventuellement à des modifications du pro forma, la situation serait exactement ce que j'ai décrit au début de ma présentation hier, que d'une part, HQT serait libre de proposer ou non certaines dispositions pour ses Tarifs et conditions. La Régie serait libre de les accepter ou de les rejeter.

Et que si le pro forma du Transporteur diverge du pro forma... pardon, si les Tarifs et conditions du Transporteur divergent du pro forma de la FERC, un jour peut-être HQUS va vouloir expliquer les divergences à la FERC et expliquer que malgré ces divergences, HQT offre un service du transport comparable et ouvert à ses concurrents. Alors, tout est dans la normalité.

Et si FERC est d'accord que la disposition qui n'a pas été adoptée pour une raison ou une autre, n'affecte pas l'octroi d'un service comparable qui serait probablement le cas, je dirais, mais qui sait, on verra quelles sont les dispositions. Ça n'aura aucun effet sur la reconduction du MBRA.

355. De plus, M. Raphals reconnaît, contrairement à MM. Roach, Sinclair et Marshall, que la Régie peut modifier les exigences de l'Appendice K (neuf principes) ou même créer ses propres exigences, pour tenir compte des particularités du Québec, qui incluent l'environnement législatif et réglementaire, les caractéristiques physiques du Transporteur, les caractéristiques du marché et les mesures existantes de planification;

- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 141 (ligne 9) à la p. 143 (ligne 13) **[Onglet 54]**;

356. Ceci dit, il ressort de manière évidente que l'expérience et les connaissances de M. Raphals de la situation dans les marchés américains, notamment l'ampleur des problèmes liés à la congestion et aux sous-investissements, sont très limitées;

- Pièce C-3-62, R2.1 **[Onglet 36]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 21 (ligne 24) à la p. 22 (ligne 5); p. 23 (ligne 6) à la p. 26 (ligne 14); p. 56 (ligne 16) à la p. 57 (ligne 4) **[Onglet 54]**;

357. En conséquence, les conclusions qu'il tire quant aux motivations de la FERC pour l'inclusion d'un Appendice K et à l'importance de la situation unique du Transporteur à cet égard relèvent davantage d'une réflexion que d'une opinion informée sur le sujet;

B. Comparaison avec les exemples américains ou canadiens suggérés par les intervenants

358. Plusieurs intervenants fondent également leur conclusion à l'effet que le Transporteur doit inclure un Appendice K aux Tarifs et conditions sur des exemples d'autres juridictions aux États-Unis ou au Canada;

359. Le Transporteur soumet que ces exemples ne sont pas applicables au Transporteur, pour les raisons exprimées ci-dessous;

1. Exemples d'entités américaines

360. Tel que démontré ci-dessus, les entités américaines offrant des services de transport d'électricité sont assujetties à la juridiction de la FERC, soit à titre de *Public Utilities* en vertu des articles 205 et 206 du *Federal Power Act*, soit à titre de *Non Public Utilities* en vertu de l'article 211A du *Federal Power Act*;

➤ Argumentation écrite, para. 5c) et 276 et ss.;

361. De plus, la réalité propre à chacune des entités citées en exemple est à ce point différente de celle vécue par le Transporteur et amplement décrite ci-dessus, qu'aucune comparaison n'est possible ni utile en l'espèce;

b) South-West Power Pool (SPP)

362. Les experts Sinclair et Roach réfèrent à cette entité, notamment eu égard à leur expérience passée à titre d'experts en matière de planification des installations de transport;

➤ Pièce C-6-61, R6.1 [Onglet 40];

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 124 (lignes 7 à 15) [Onglet 61];

➤ Pièce C-13-28, Part 2, R2.2 [Onglet 48];

➤ Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 190 (ligne 18) à la p. 191 (ligne 9) [Onglet 59];

363. Or, la preuve révèle les caractéristiques suivantes relativement à l'entité SPP :

a) SPP fait partie de la *Eastern Interconnection* et est synchronisée avec les autres réseaux inclus dans cette interconnexion;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 124 (ligne 23) à la p. 125 (ligne 7) [Onglet 61];

b) SPP est un *Regional Transmission Organization (RTO)* et compte 56 membres dans neuf états américains, soit : Arkansas, Kansas, Louisiane, Mississippi, Missouri, Nebraska, Nouveau-Mexique, Oklahoma et Texas;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 125 (lignes 8 à 23) [Onglet 61];

➤ Pièce B-231 [Onglet 28];

- c) SPP compte 29 responsables de l'équilibrage (*Balancing Authorities*), 33 participants du marché de gros, 113 clients du service de transport, 38 propriétaires d'installations de transport;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 125 (ligne 24) à la p. 129 (ligne 4) **[Onglet 61]**;
- d) SPP souffre de congestion et compte des « *locational price divergence* » sur son territoire;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 129 (ligne 23) à la p. 130 (ligne 2) **[Onglet 61]**;
- e) SPP est un « *public utility* » localisé aux États-Unis et assujettie à la juridiction de la FERC;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 190 (lignes 2 à 7) **[Onglet 59]**;

c) Electric Reliability Council of Texas (ERCOT)

- 364. Plusieurs intervenants ont fait allusion à l'Interconnexion ERCOT comme base de comparaison possible avec l'interconnexion Québec;
- 365. En effet, l'interconnexion ERCOT couvre principalement le territoire d'un seul état américain, soit le Texas;
- 366. Or, cette Interconnexion ne peut être comparée à l'Interconnexion Québec, notamment eu égard aux particularités suivantes :
 - a) ERCOT compte 828 entités actives, qui produisent, transportent, achètent, vendent ou utilisent l'électricité en gros;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 139 (ligne 25) à la p. 140 (ligne 14) **[Onglet 61]**;
 - Pièce B-232 **[Onglet 29]**;
 - b) L'interconnexion ERCOT souffre de problème de congestion décrit de la manière suivante par l'expert Roach :

Q.201 So, I am at page 9, Mr. Roach. We see under « Board acts quickly to address congestion issues ». My first question was whether you knew that ERCOT or you know that ERCOT is suffering from congestion problems?

R. Yes, just as it says, there's been a record of congestion among the four congestion zones. They're moving to locational and nodal market because there's congestion within these zones also. So, it's understood.

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 142 (lignes 2 à 13) **[Onglet 61]**;
- Pièce B-232, p. 9 **[Onglet 29]**;

d) Big Rivers

367. L'expert Roach réfère, tant dans son rapport que lors de son témoignage à l'audience, à l'exemple de *Big Rivers* et suggère comme pertinente la décision de la FERC portant sur le dépôt et l'étude du tarif de *Big Rivers*;

- Pièce C-6-56, Rapport Roach, 28 septembre 2010, para. 95, 110-114 **[Onglet 39]**;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 183 (lignes 21 à 25) **[Onglet 61]**;

368. Or, l'entité *Big Rivers* se distingue de la situation du Transporteur par les caractéristiques particulières suivantes :

a) *Big Rivers* est un « *domestic non public utility* » situé aux États-Unis et propriétaire d'installations de transport aux États-Unis;

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 184 (lignes 1 à 10) **[Onglet 61]**;

b) *Big Rivers* est située au centre de la *Eastern Interconnection* et est synchronisée aux autres réseaux faisant partie de cette Interconnexion;

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 184 (lignes 11 à 18) **[Onglet 61]**;

e) Bonneville Power Administration (BPA)

369. L'expert Roach prend aussi en exemple BPA. Or, cette entité se distingue du Transporteur par les caractéristiques suivantes :

a) BPA est un « *non public utility* » situé aux États-Unis et fait partie de la *Western Interconnection (WECC)*. En conséquence, elle est synchronisée aux autres réseaux contenus dans cette interconnexion;

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 14 (ligne 25) à la p. 15 (ligne 16) **[Onglet 62]**;

b) BPA couvre les États de Washington et de l'Oregon;

c) BPA compte **385 clients** du service de transport et 168 négociants (« *marketers* »);

- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 16 (ligne 18) à la p. 17 (ligne 1) **[Onglet 62]**;

- d) BPA souffre de problème de congestion;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 17 (lignes 2 à 9) **[Onglet 62]**;
 - Pièce B-235 **[Onglet 31]**;
 - f) **ISO-NE**
370. EBM et RNCREQ/UC comparent l'exemple de la Nouvelle-Angleterre (ISO-NE) avec la situation au Québec;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 59-60 **[Onglet 35]**;
 - Pièce C-6-29, Preuve d'EBM; 10 juin 2009, p. 6-7 **[Onglet 37]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 146 (ligne 5) à la p. 149 (ligne 3) **[Onglet 54]**;
371. Or, la situation en Nouvelle-Angleterre ne peut être comparée à celle du Québec, notamment à la lumière des caractéristiques particulières suivantes :
- a) ISO-NE est un « *independent system operator* » (**ISO**) situé aux États-Unis;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 150 (lignes 1 à 15) **[Onglet 54]**;
 - b) ISO-NE couvre le territoire d'une partie du Maine, ainsi que les États du Massachusset, Vermont, New Hampshire, Road Island et Connecticut;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 150 (lignes 16 à 22) **[Onglet 54]**;
 - c) Par ailleurs, ISO-NE exploite un « *energy market* » et il existe un regroupement des participants du marché de ces six États appelés NEPOOL;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 150 (ligne 23) à la p. 151 (ligne 17) **[Onglet 54]**;
 - d) NEPOOL compte quant à elle 445 participants du marché, dont des producteurs, des propriétaires d'installations de transport, des fournisseurs et des entreprises de services publics;
 - e) ISO-NE fait partie de la *Eastern Interconnection* et est synchronisée à tous les autres réseaux, ISO ou RTO contenus dans cette Interconnexion;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 153 (lignes 9 à 21) **[Onglet 54]**;

372. Le Transporteur soumet que cette analyse plus précise de la situation de chacune de ces entités citées en exemples par les intervenants démontre qu'elle n'a aucune commune mesure avec celle du Transporteur et que toute comparaison est impossible;
373. En effet, il est aisé pour le Transporteur de se distinguer de ces exemples et la Régie ne devrait pas se sentir liée ou influencée par les décisions de ces entités fondées sur les problèmes dont elles souffrent, les besoins de leurs clientèles et la force contraignante des ordonnances de la FERC, selon le niveau de leur assujettissement;

2. Situation au Canada

374. Certains intervenants proposent à la Régie de s'inspirer des exemples du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Britannique quant à leur réponse à l'ordonnance 890 de la FERC;
- Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 5, 15-16 **[Onglet 38]**;
 - Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 61 et suivantes **[Onglet 35]**;
375. Or, le Transporteur ne considère pas que les décisions prises dans ces juridictions quant à la proposition d'ajout d'un Appendice K à leurs Tarifs et conditions respectifs représentent des précédents pertinents à la décision de la Régie à cet égard;
- Pièce HQT-37 doc. 1 (B-163), p. 36 **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 14 (ligne 15) à la p. 15 (ligne 11) **[Onglet 51]**;
376. Il est également important de noter qu'aucune juridiction canadienne n'a encore mis en œuvre l'Appendice K à ses Tarifs et conditions en date de ce jour, y compris le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 10 (lignes 1 à 17) **[Onglet 51]**;

a) Nouveau-Brunswick

377. L'intervenant EBM, particulièrement par l'entremise de son expert Marshall, réfère abondamment à la situation de NBSO à titre d'exemple en ce qui concerne l'interprétation à donner de la notion de réciprocité et la recommandation d'inclure un Appendice K aux Tarifs et conditions;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 199 (ligne 12) à la p. 200 (ligne 25) **[Onglet 62]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S. vol. 29, 11 mai 2011, p. 14 (lignes 14 à 20) **[Onglet 63]**;

378. Or, le Transporteur soumet que la situation au Québec est différente de celle au Nouveau-Brunswick à plusieurs égards, pour les raisons suivantes;
379. Le New-Brunswick System Operator (**NBSO**) est un ISO regroupant les provinces canadiennes du Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île du Prince Édouard, de même qu'une partie de l'état du Maine, soit le Eastern et le Northern Maine et fait partie du ISO RTO Council;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p. 186 (ligne 20) à la p. 187 (ligne 19) **[Onglet 62]**;
 - Pièce B-236 **[Onglet 32]**;
380. Le NBSO fait partie intégrante de la *Eastern Interconnection*, et est synchronisé à tous les réseaux situés aux États-Unis qui font partie de cette Interconnexion;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 138 (ligne 20) à la p. 139 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 28, 10 mai 2011, p.186 (lignes 11 à 15) **[Onglet 62]**;
381. Les caractéristiques physiques, commerciales et réglementaires de NBSO sont uniques, tel que l'a conclu la FERC dans une décision très récente relative à une demande de renouvellement d'un MBRA par New Brunswick Power Generation Corporation (**NBP**);
- Pièce C-6-108 **[Onglet 44]**;
382. En effet, cette décision suit une autre décision de la FERC dans le même dossier, datée du 10 juin 2010 suite au dépôt d'une plainte par Integrys contre NBP et ordonnant à NBP de soumettre une « *horizontal power market study* »;
- Pièce C-6-108, para. 1 **[Onglet 44]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 20 (lignes 4 à 13) **[Onglet 63]**;
383. Afin de déterminer si l'étude soumise par NBP est acceptable, la FERC a étudié le contexte particulier de la situation au Nouveau-Brunswick, et constate ce qui suit :
- a) NBP est une corporation canadienne dont l'une des affiliées est New-Brunswick Power Transmission Corporation, qui elle est propriétaire d'installations de transport au Nouveau-Brunswick qui sont directement interconnectées avec ISO-NE et Northern Maine;
- Pièce C-6-108, para. 2 **[Onglet 44]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 22 (ligne 18) à la p. 25 (ligne 5) **[Onglet 63]**;

- b) La zone d'équilibrage (« *Balancing Authority Area* ») du NBSO se situe partiellement aux États-Unis et au Canada;
- Pièce C-6-108, para. 5 [Onglet 44];
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 23 (ligne 13) à la p. 25 (ligne 5) [Onglet 63];
- c) Étant donné cette particularité, la FERC a conclu que le territoire complet du NBSO était le marché pertinent et a requis exceptionnellement que NBP y démontre l'absence de « *horizontal market power* » y compris pour la portion située au Northern Maine;
- Pièce C-6-108, para. 5 [Onglet 44];
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 25 (ligne 6) à la p. 26 (ligne 25) [Onglet 63];
- d) Dans cette décision, la FERC répond également à une demande de NBP quant à la qualification de ventes entre le Nouveau-Brunswick et le Northern Maine de commerce interétatique. La FERC explique la position de NBP ainsi, au paragraphe 72 de sa décision;
- Pièce C-6-108, para. 72 [Onglet 44] :
- On rehearing, NBP Generation argues that the Commission should find that any wholesale sales into the portion of northern Maine is administered by the Northern Maine ISA are not interstate commerce and should be treated as non-jurisdictional sales. NBP Generation asserts that the holding in the June 10 Order undermines the Commission's previous statement that, for purpose of a market-based rate analysis involving a seller affiliated with a foreign utility, «[t]he Commission does not consider transmission and generation facilities that are located exclusively outside of the United States and that are not directly interconnected to the United States». NBP Generation argues that, if the June 10 Order is viewed broadly, then any generator making a sale anywhere in Canada could be considered in United States interstate commerce by virtue of Canada and the United States being interconnected via numerous transmission lines. NBP Generation requests that the Commission clarify which generation in Canada interconnected to the United States is relevant to the Commission's market power analysis for determining whether to grant market-based rate authorization.
- e) La FERC conclut que :
- Pièce C-6-108, para. 75, 76, 77 [Onglet 44] :
- The NBSO balancing authority area is a unique balancing authority area that includes portions of both Canada and the**

United States, but nonetheless is a relevant geographic market for NBP Generation to study.

We continue to disagree with NBP Generation's contention that wholesale sales into the portion of northern Maine administered by the Northern Maine ISA are not in interstate commerce. Although NBP Generation's generation is located exclusively outside of the United States, it is directly interconnected to both ISO New England and to Northern Maine. Northern Maine is in interstate commerce by virtue of its connection with the rest of the United States through the transmission facilities of NBP Generation's affiliate, NB Power Transmission. As we have explained, although the electric system in northern Maine is not directly interconnected with any other domestic United States electric system, northern Maine's access to the electric system that serves the remainder of New England is through the transmission facilities of New Brunswick Power Corporation. Accordingly, wholesale sales into northern Maine are jurisdictional. [...] In contrast, here the lines linking northern Maine with New-Brunswick are regularly used to transmit power between northern Maine and ISO New England by way of New Brunswick. Frequent and intentional flows of wholesale power from one state to another are Commission-jurisdictional, even if they necessarily cross international borders on the way, as is the case with northern Maine and the rest of the United States [...]

We also disagree with NBP Generation's argument that the June 10 Order can be interpreted to mean that any generator making a sale anywhere in Canada could be considered in United States interstate commerce by virtue of Canada and the United States being interconnected via numerous transmission lines.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 29 (ligne 20) à la p. 33 (ligne 17) **[Onglet 63]**;
- f) M. Marshall confirme que le fait que le territoire de la zone de réglage de NBSO traverse la frontière est effectivement une situation unique en Amérique du Nord;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 33 (lignes 10 à 17) **[Onglet 63]**;
- 384. Il appert donc clairement de cette décision et des constats de la FERC que la situation du Nouveau-Brunswick se rapproche davantage de la situation d'entités américaines que d'autres entités canadiennes;
- 385. De plus, la preuve révèle que le réseau de transport du Nouveau-Brunswick souffre de problème de congestion;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me André Turmel, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 122 (lignes 3 à 16) **[Onglet 50]**;

- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 5, 22 octobre 2010, p. 102 (ligne 17) à la p. 106 (ligne 19) **[Onglet 51]**;
386. Il est à noter par ailleurs que le Nouveau-Brunswick n'a pas, à l'heure actuelle, adopté un Appendice K du type de celui prévu par la FERC dans son ordonnance 890;
- Témoignage de Judah Rose en chef, N.S., vol. 3, 20 octobre 2010, p. 137 (ligne 14) à la p. 139 (ligne 5) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 13 (lignes 8 à 12) **[Onglet 63]**;
387. En effet, il appert des derniers développements devant la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick qu'en mars 2011, NBSO a retiré sa demande de modifications de ses Tarifs et conditions pour des considérations politiques;
- Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 134 (lignes 1 à 16) **[Onglet 55]**;
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 9 (ligne 4) à la p. 13 (ligne 12) **[Onglet 63]**;
388. À la lumière de ces distinctions importantes et ces derniers développements, les décisions prises au Nouveau-Brunswick dans le cadre de sa réalité unique et selon des politiques qui lui sont propres ne sont pas directement applicables à la situation du Québec, contrairement à ce que l'a suggéré M. Marshall;
389. Les caractéristiques physiques et commerciales distinguent la Colombie-Britannique du Québec et la rapprochent davantage de la situation aux États-Unis;
- b) Colombie-Britannique**
390. La Colombie-Britannique fait partie de l'Interconnexion Western Electricity Coordinating Council (**WECC**), regroupant plusieurs états américains et provinces canadiennes, tous synchronisés entre eux;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 159 (ligne 16) à la p. 160 (ligne 2) **[Onglet 54]**;
391. En conséquence, les événements survenant sur le réseau de la Colombie-Britannique peuvent avoir un impact sur les réseaux de transport américains situés dans cette Interconnexion;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p. 160 (lignes 3 à 13) **[Onglet 54]**;
392. Le réseau de la Colombie-Britannique souffre de problèmes de congestion;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p.161 (lignes 1 à 16) **[Onglet 54]**;

393. Bien que certaines démarches aient été entreprises dans le passé, aucun Appendice K n'a encore été mis en oeuvre dans cette province;
394. En effet, le 16 septembre 2010, BCHydro demandait d'être exemptée de déposer un Appendice K jusqu'au 1^{er} janvier 2012;
- Contre-interrogatoire de Judah Rose par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 4, 21 octobre 2010, p. 38 (ligne 1) à la p. 47 (ligne 23) **[Onglet 50]**;
 - Pièce C-2-51 **[Onglet 34]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 17, 18 février 2011, p.163 (lignes 15 à 25) **[Onglet 54]**;
395. Il est également pertinent de noter que la BCTC reconnaît comme le Transporteur que les Tarifs et conditions doivent être adaptés au contexte particulier des transporteurs :
- Pièce HQT-29, doc. 3 (B-151), R3.3R **[Onglet 23]** :

BCTC proposes to modify or not to adopt some particular reforms of Order No 890, where this is warranted by BCTC's particular context or past decisions of the Commission.
396. À la lumière de ces informations, le Transporteur soumet que l'exemple de la Colombie-Britannique n'est pas concluant et que le processus est à tout événement inachevé et adapté au contexte particulier de la Colombie-Britannique, qui est différent à plusieurs égards de celui du Transporteur;

C. Processus de planification et priorité de renouvellement

397. EBM allègue qu'en l'absence d'un Appendice K aux Tarifs et conditions, la Régie ne devrait pas approuver les modifications proposées à l'article 2.2 des Tarifs et conditions concernant l'exigence d'un contrat de service de transport de cinq ans pour l'exercice de la priorité de renouvellement;
- Pièce C-6-56, Rapport Roach, 28 septembre 2010, para. 80 **[Onglet 39]**;
 - Interrogatoire de Craig Roach par Me Jean-François Ouimette, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 182 (ligne 21) à la p. 184 (ligne 2) **[Onglet 63]**;
398. EBM invoque que la FERC a décidé que la modification corrélative à l'article 2.2 de son tarif *pro forma* devait être mise en oeuvre en même temps que les réformes relatives à la planification des réseaux de transport (Appendice K);
- Ordonnance 890, para.1234 et 1261 et suivants (voir plus spécifiquement para. 1265) **[Onglet 1]** :

1265. [...] We believe that rollover reform and transmission planning are closely related, because according to our longstanding policy, transmission service eligible for a rollover right must be set aside for rollover customers and included in transmission planning. We believe that it is necessary that

reforms in both areas proceed together, and therefore, we reject the suggestion of some commenters that rollover reform proceed independent of transmission planning reform. [...]

➤ Ordonnance 890-A, para. 681 et suivants **[Onglet 2]**;

399. Outre les références aux ordonnances de la FERC, EBM n'a pas indiqué en quoi la proposition de modification de l'article 2.2 des Tarifs et conditions concernant la durée minimale de contrat n'était pas souhaitable, juste ou appropriée dans le contexte québécois ni n'a précisé le motif justifiant le report de son entrée en vigueur;
400. Tel que discuté, le Transporteur soumet que son processus de planification des installations de transport est suffisamment ouvert et transparent, de sorte qu'aucune réforme n'est requise au Québec;
401. Dans la mesure où la Régie retenait la position du Transporteur en ce sens, il va de soi que les motifs ayant justifié la FERC de retarder l'entrée en vigueur des modifications apportées à l'article 2.2 de son tarif *pro forma* au moment de l'acceptation par la FERC d'un Appendice K sont inapplicables au Québec;

VIII- CONCLUSION

402. Considérant la preuve et les représentations des participants, le Transporteur soumet à la Régie qu'il est juste, raisonnable et dans l'intérêt de la clientèle de ne pas imposer au Transporteur l'adoption d'un Appendice K aux Tarifs et conditions.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 27 juin 2011

(s) Norton Rose OR S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE OR, S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs d'Hydro-Québec, dans ses
activités de transport d'électricité

Me Éric Dunberry

Me Marie-Christine Hivon

Me Catherine Martel

Bureau 2500

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) H3B 1R1

Tél. : (514) 847-4492 (E.D.)

Tél. : (514) 847-4805 (M-C.H.)

Tél. : (514) 847-4987 (C.M.)

Télé. : (514) 286-5474

eric.dunberry@nortonrose.com

marie-christine.hivon@nortonrose.com

catherine.martel@nortonrose.com

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de
transport d'électricité

Me F. Jean Morel

75, boulevard René-Lévesque Ouest

4^e étage

Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2068

Télé. : (514) 289-3719

morel.jean@hydro.qc.ca