

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**R-3669-2008
Phase 2**

**HYDRO-QUÉBEC
Demanderesse**

et

Intervenants

**ARGUMENTATION ÉCRITE DU TRANSPORTEUR
THÈME 2
UNIFORMITÉ ET TRANSPARENCE POUR LE CALCUL
DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I- IDENTIFICATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES	1
II- MOTIFS AU SOUTIEN DES MODIFICATIONS PROPOSÉES	1
B. Les expressions « capacité de transport » et « capacité de transfert »	2
C. La méthodologie de calcul de l'ATC (Appendice C-1)	2
1. Les principes généraux relatifs au calcul de l'ATC	3
2. Une méthodologie conforme aux normes de fiabilité de la NERC	6
3. Les chemins affichés sur OASIS	7
4. Les inscriptions « QCRND _{ferme} » et « QCRND _{non ferme} »	7
D. La coordination des ATC avec les réseaux voisins	9
1. La situation actuelle	9
2. Les motifs justifiant la coordination	10
3. La méthodologie de coordination proposée (Appendice C-1)	13
4. Les impacts de coordination sur la clientèle	15
III- CONDITIONS ET MODALITÉS D'APPLICATION DE L'APPENDICE C-1	18
IV- POSITIONS D'INTERVENANTS	18
A. ACEF de Québec	18
1. Les expressions « capacité de transport » et « capacité de transfert »	18
2. La méthodologie de calcul de l'ATC (Appendice C-1)	18
B. EBM	21
1. La méthodologie de calcul de l'ATC	21
2. La coordination des ATC	21
C. NLH	27
1. La méthodologie de calcul de l'ATC	27
2. La coordination des ATC	28
3. Les inscriptions « QCRND _{ferme} »	31
4. Les inscriptions « QCRND _{non ferme} »	32
D. RNCREQ et UC	35
1. La méthodologie de calcul de l'ATC	35
2. La coordination des ATC	36
E. S.É./A.Q.L.P.A.	37

1.	La méthodologie de calcul de l'ATC	37
F.	UMQ	40
V-	CONCLUSION	40

I- IDENTIFICATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

1. Le Transporteur propose de modifier les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (**Tarifs et conditions** ou **TC**), afin notamment de :
 - a) Remplacer l'expression « capacité de transport » par « capacité de transfert » (articles 1.47, 4, 13.2, 13.7, 14.2, 15.2, 17.2, 17.5, 18.4, 19.7, 36.2, 38.7, 39.3, préambule de la Partie II, Appendice C des Tarifs et conditions);
 - b) Détailler la méthodologie de calcul utilisée par le Transporteur pour évaluer la capacité de transfert disponible (**Available Transfer Capability** ou **ATC**) (Appendice C-1 des Tarifs et conditions);
 - c) Préciser la méthodologie employée pour coordonner les ATC avec les réseaux voisins
 - Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 11-12 [**Onglet 7**];
 - Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'Appendice C TC [**Onglet 8**];
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche relative à l'Appendice C-1 TC [**Onglet 9**];
 - Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 2 [**Onglet 21**];
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 120 (lignes 4 à 7, 23 à 25) à la p. 121 (lignes 1 à 7) [**Onglet 36**];

II- MOTIFS AU SOUTIEN DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

2. Le Transporteur soumet les motifs suivants au soutien des modifications proposées :
 - a) Utiliser une terminologie plus adéquate;
 - b) Assurer plus de transparence quant à la méthodologie de calcul des ATC sur les chemins affichés sur OASIS;
 - c) Permettre d'offrir le service de transport en tout temps non seulement en fonction des capacités de transfert du réseau du Transporteur mais également en fonction des capacités de transfert des réseaux voisins;
 - d) Refléter les modifications apportées par la FERC à son tarif *pro forma*;
 - Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'Appendice C TC [**Onglet 8**];
 - Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 3 [**Onglet 21**];
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 120 (lignes 4 à 22); p. 121 (lignes 8 à 23); p. 127 (lignes 13 à 22) [**Onglet 36**];

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Dominique Neuman, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 159 (ligne 15) à la p. 160 (ligne 7) **[Onglet 36]**;

B. Les expressions « capacité de transport » et « capacité de transfert »

3. Le Transporteur propose de remplacer l'expression « capacité de transport », utilisée aux articles 1.47, 4, 13.2, 13.7, 14.2, 15.2, 17.2, 17.5, 18.4, 19.7, 36.2, 38.7 et 39.3 des Tarifs et conditions de même qu'au préambule de la Partie II et à l'Appendice C des Tarifs et conditions, afin de la remplacer par l'expression « capacité de transfert »;

- Pièce HQT-31 (B-157), doc. 1, p. 2 **[Onglet 21]**;

4. Le terme « capacité de transport » est un terme de l'art qui désigne davantage la capacité physique d'un équipement de transport spécifique. Cette capacité est indépendante des conditions du réseau dans lequel l'équipement se situe et elle est habituellement établie par la fiche signalétique de l'équipement;

- Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'Appendice C TC **[Onglet 8]**;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 120 (lignes 8 à 10) **[Onglet 36]**;

5. Le terme « capacité de transfert » désigne correctement quant à lui la capacité d'un réseau d'acheminer de l'électricité à partir d'une source vers une charge, en tenant compte des conditions du réseau. La capacité de transfert est établie par l'opérateur du réseau en temps réel, tenant compte de l'ensemble des éléments pertinents (décrits à l'Appendice C-1 de la proposition de modifications);

- Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'Appendice C TC **[Onglet 8]**;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 120 (lignes 10 à 15) **[Onglet 36]**;

6. Dans le contexte des Tarifs et conditions, il est plus exact d'utiliser l'expression « capacité de transfert » puisque l'on réfère aux capacités du réseau qui peuvent être consacrées à des activités commerciales après que le Transporteur ait satisfait ses engagements;

- Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 12 **[Onglet 7]**;

C. La méthodologie de calcul de l'ATC (Appendice C-1)

7. Le Transporteur propose d'introduire un Appendice C-1 aux Tarifs et conditions afin de détailler de façon explicite la méthodologie suivie par le Transporteur pour calculer l'ATC sur les chemins affichés sur OASIS;

1. Les principes généraux relatifs au calcul de l'ATC

8. De façon sommaire, on peut définir l'ATC comme correspondant à la portion de la capacité de transfert totale du réseau (**Total Transfer Capability** ou **TTC**) qui est disponible pour la commercialisation après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau (**Transmission Reliability Margin** ou **TRM**), des engagements de transport existants (**Existing Transmission Commitments** ou **ETC**) et de la marge bénéficiaire de capacité (**Capacity Benefit Margin** ou **CBM**) :

$$\text{ATC} = \text{TTC} - \text{TRM} - \text{ETC} - \text{CBM}$$

- Ordonnance 890, para. 207, 209 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 4 **[Onglet 21]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 122 (lignes 4 à 23) **[Onglet 36]**;
9. Dans son ordonnance 890, la FERC a décidé que le manque d'uniformité et de transparence dans les méthodologies utilisées pour évaluer ces différentes variables pouvait mener à des occasions de discrimination induite de la part des transporteurs;
- Ordonnance 890, para. 207 et suivants **[Onglet 1]**;
10. Selon la FERC, ce n'est pas en soi la méthodologie de calcul de l'ATC choisie qui est problématique, mais plutôt la variabilité dans le calcul des éléments sous-jacents. Par conséquent, la FERC n'impose pas une méthodologie de calcul unique et reconnaît aux transporteurs une discrétion dans le choix de la méthodologie appropriée. Elle demande aux transporteurs de préciser dans leurs tarifs et conditions la méthodologie suivie pour calculer l'ATC et définir les diverses variables utilisées dans ce calcul;
- Ordonnance 890, para. 208-210 **[Onglet 1]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 134 (ligne 15) à la p. 136 (ligne 14) **[Onglet 41]**;
11. Le Transporteur propose l'ajout d'un Appendice C-1 à ses Tarifs et conditions, qui contient et définit les algorithmes et variables utilisés pour le calcul et l'affichage de l'ATC;
- Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 12 **[Onglet 7]**;
12. Ces algorithmes sur les trois horizons pertinents (exploitation, planification et programmation) sont détaillées à l'article 1 de l'Appendice C-1;
- Pièce HQT-41, doc. 13 (B-199), RE-19 **[Onglet 23]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 124 (lignes 21 à 24) **[Onglet 36]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.1.2.3 **[Onglet 11]**;

13. À l'article 3 de l'Appendice C-1 le Transporteur décrit de façon détaillée les diverses composantes entrant dans le calcul de l'ATC;
- a) En ce qui concerne la TTC, voir l'article 3a);
 - b) En ce qui concerne la TRM, voir l'article 3d);
 - c) En ce qui concerne l'ETC, voir l'article 3b);
 - d) En ce qui concerne la CBM, voir l'article 3e)¹;
14. Bien que l'Appendice C-1 n'identifie pas la méthodologie retenue parmi celles identifiées par la FERC et la North American Electric Reliability Corporation (**NERC**), la preuve à l'audience indique qu'elle correspond à la méthodologie dite de « *rated system path* »²;
- Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.1.1 **[Onglet 11]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 45 (ligne 24) à la p. 46 (ligne 1) **[Onglet 37]**;
15. Par ailleurs, le Transporteur propose d'identifier à l'Appendice C-1 la méthodologie applicable pour le calcul de la capacité de transfert ferme disponible (**ATC_{ferme}**) et la capacité de transfert non ferme disponible (**ATC_{non ferme}**);
- Ordonnance 890, para. 207, 212 **[Onglet 1]**;
16. L'ATC_{ferme} est la capacité de transfert disponible sur le réseau afin de fournir un service de transport ferme. L'ATC_{ferme} est donc la portion de la TTC disponible sur le réseau après prise en compte de la marge de fiabilité ferme (**TRM_{ferme}**) et des engagements existants de transport dits fermes (**ETC_{ferme}**);
- Appendice C-1 TC, feuillet original 216-217 **[Onglet 6]**;
17. La proposition de modifications à l'Appendice C-1 prévoit que les engagements existants de transport qui seront pris en compte dans la détermination de l' ETC_{ferme} incluent, notamment³ :
- a) Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource désignée (priorité de niveau 1);
 - b) Le service de transport ferme à long terme de point à point et la capacité associée à l'exercice présumé de la priorité de renouvellement de ce service (priorité de niveau 1);

¹ Cette variable n'est pas utilisée par le Transporteur : voir l'article 3e) de l'Appendice C-1 et la pièce HQT-29, doc. 1 (B-134), R4.1 **[Onglet 14]**;

² Voir à cet égard l'ordonnance 890, para. 205 et 210 **[Onglet 1]**, qui prévoit les trois types de méthodologies acceptées, soit le « *contract path* » (ou « *rated system path* »), « *network ATC* » et « *network AFC* »;

³ Notez que la formule prévoit également la possibilité de prendre en compte d'autres types de capacités engagées suivantes, qui n'ont pour l'instant pas d'application : les capacités inscrites pour le service en réseau intégré, désignées par l'acronyme « **NITS** » et les capacités fermes réservées en vertu d'autres types de services de transport;

- c) Le service de transport ferme à court terme de point à point (priorité de niveau 2);
 - d) Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée, par le Distributeur (priorité de niveau 3);
 - e) Les capacités fermes réservées en vertu de droits acquis⁴;
 - Appendice C-1 TC, articles 1, 3b)iv) **[Onglet 6]**;
18. Tel que précisé à l'audience, l'équation pour le calcul de l' ETC_{ferme} inclut les valeurs inscrites pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée du Distributeur ($QCRND_{ferme}$). Or, il ressort de la preuve du Transporteur que le service secondaire s'obtient selon la disponibilité et qu'il ne bénéficie donc pas d'une priorité équivalente à un service de transport ferme. Le Transporteur entend donc déposer un Appendice C-1 amendé dans lequel les inscriptions $QCRND_{ferme}$ ne seront pas prises en compte dans la détermination de l' ETC_{ferme} ;
- Article 36.3 *in fine* TC **[Onglet 6]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 104 (ligne 13) à la p. 105 (ligne 105) **[Onglet 42]**;
 - Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 49 (ligne 2) à la p. 50 (ligne 9) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 26 (ligne 17) à la p. 27 (ligne 19); p. 29 (lignes 8 à 11) **[Onglet 51]**;
19. L' $ATC_{non\ ferme}$ est la capacité de transfert disponible sur le réseau afin de fournir un service de transport non ferme. L' $ATC_{non\ ferme}$ est donc la portion de la TTC disponible sur le réseau après prise en compte de la marge de fiabilité non ferme ($TRM_{non\ ferme}$), des engagements existants de transport dits fermes (ETC_{ferme} - voir ci-dessus) et des engagements existants de transport dits non fermes ($ETC_{non\ ferme}$);
- Appendice C-1 TC, article 1 **[Onglet 6]**;
20. Les engagements existants de transport pris en compte dans la détermination de l' $ETC_{non\ ferme}$ incluent notamment⁵ :
- a) Le service de transport non ferme de point à point (priorité de niveau 4);
 - b) Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée, par le Producteur;

⁴ Il n'existe qu'un seul cas de droits acquis, soit celui de Highgate : Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 48 (lignes 6 à 23) **[Onglet 37]**;

⁵ Lorsque le Transporteur déposera son Appendice C-1 amendé, les inscriptions $QCRND_{ferme}$ seront également pris en compte dans la détermination de l' $ETC_{non\ ferme}$. Notez que la formule prévoit également la possibilité de prendre en compte d'autres types de capacités engagées, qui n'ont pour l'instant pas d'application;

- c) Sur l'horizon programmation, les capacités réservées pour un service de transport ferme de point à point, mais non programmées;
- Appendice C-1 TC, articles 1, 3b)v) **[Onglet 6]**;

2. Une méthodologie conforme aux normes de fiabilité de la NERC

21. La méthodologie et les algorithmes proposés par le Transporteur à l'Appendice C-1 pour le calcul de l'ATC_{ferme} et de l'ATC_{non ferme} sont conformes aux normes de fiabilité de la NERC⁶;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 124 (ligne 25) à la p. 126 (ligne 2) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 146 (ligne 4) à la p. 147 (ligne 17) **[Onglet 41]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 82 (ligne 19) à la p. 83 (ligne 2) **[Onglet 42]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 89 (ligne 15) à la p. 90 (ligne 24); p. 91 (lignes 7 à 25) **[Onglet 42]**;
 - Voir également : Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 4 **[Onglet 21]**; Pièce HQT-8, doc. 5 (B-132), R2.1, R3.1 **[Onglet 10]**; Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.1, R8.9 **[Onglet 11]**; Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R31.3R **[Onglet 19]**;
22. À ce sujet, il faut également souligner que les dispositions liminaires de l'Appendice C-1 reconnaissent expressément que les critères et lignes directrices de la NERC sont suivis par le Transporteur pour évaluer l'ATC et qu'en vertu de son entente avec le NPCC, le Transporteur est tenu de respecter toutes les normes approuvées par NERC;
- Appendice C-1 TC, section introductive, para. 3b) **[Onglet 6]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.9 **[Onglet 11]**;
23. Tel que mentionné, l'Appendice C-1 ne précise pas pour l'instant la méthodologie retenue parmi celles identifiées par la FERC et la NERC, dans l'attente de la décision de la Régie à l'égard des normes de fiabilité pertinentes;
- Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.1.1 **[Onglet 11]**;

⁶ Notez que les normes de fiabilité pertinentes au calcul de l'ATC n'ont pas encore été soumises à la Régie pour leur adoption. La proposition de modifications est conforme aux normes de la NERC dans leur formulation actuelle. Dans l'éventualité où la Régie devait les modifier, une révision de l'Appendice C-1 pourrait être nécessaire : Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 89 (ligne 15) à la p. 91 (ligne 6) **[Onglet 42]**;

24. Finalement, notons que si la Régie approuve la proposition de modification à l'article 4 des Tarifs et conditions, le Transporteur pourra afficher sur son site OASIS un hyperlien vers les normes de fiabilité de la NERC appliquées dans le calcul de l'ATC, ou vers d'autres règles, normes ou pratiques pertinentes;

- Argumentation écrite portant sur le Thème 14 (Normalisation des règles et pratiques d'affaires : affichage sur sites OASIS et Web);

3. Les chemins affichés sur OASIS

25. Le Transporteur ne calcule et n'affiche pas sur OASIS d'ATC sur les installations de transport qui constituent son réseau interne (représenté par le point HQT sur son site OASIS). Les seuls chemins affichés sur OASIS pour lesquels l'ATC est calculée et affichée sont les chemins à vocation et usages commerciaux liant le réseau du Transporteur aux réseaux voisins;

- Pièce HQT-27, doc. 1 (B-129) **[Onglet 12]**;
- Pièce HQT-28, doc. 1 (B-129), Rapport Hanser, para. 18-23 **[Onglet 13]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 10, 9 février 2011, p. 209 (ligne 11) à la p. 211 (ligne 11) **[Onglet 40]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S. vol. 11, 10 février 2011, p. 40 (ligne 14) à la p. 41 (ligne 9) **[Onglet 41]**;

26. Pour les motifs expliqués ci-dessous, le Transporteur ne propose aucune modification à cette pratique connue et reconnue par la Régie;

- Argumentation écrite, para. 78-86;

27. Cela dit, lorsqu'il reçoit une demande de service de transport, le Transporteur s'assure (et continuera de s'assurer) que le réseau interne dispose des capacités de transfert suffisantes pour fournir le service, notamment en effectuant une étude d'impact sur le réseau;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 93 (ligne 21) à la p. 94 (ligne 17) **[Onglet 42]**;

4. Les inscriptions « QCRND_{ferme} » et « QCRND_{non ferme} »

28. Tel que mentionné, le Transporteur tient compte des engagements de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées du Distributeur dans le calcul et l'affichage de l'ATC_{non-ferme} sur les chemins affichés sur OASIS;

- Argumentation écrite, para. 19-20;

29. Lorsque l'alimentation de la charge locale se fait à partir d'une ressource non désignée au moyen d'un chemin affiché sur OASIS, ce type d'engagement est reflété sur ce site par une inscription de type « QCRND »;

- Appendice C-1 TC, article 1 **[Onglet 6]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 8 (ligne 6) à la p. 9 (ligne 13); p. 14 (lignes 8 à 16) **[Onglet 37]**;
30. Dans son Appendice C-1, le Transporteur propose d'utiliser les acronymes « QCRND_{ferme} » et « QCRND_{non ferme} » afin de distinguer l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée à la demande du Distributeur ou du Producteur dans le cas de l'électricité patrimoniale;
- Appendice C-1 TC, article 1 **[Onglet 6]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 123 (lignes 18 à 22) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 217 (ligne 2) à la p. 218 (ligne 3) **[Onglet 36]**;
31. Cette distinction est nécessaire car la priorité associée à l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées diffère selon que le transport est demandé par le Distributeur ou par le Producteur;
- *Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service, tarifs et conditions*, Décision D-2006-066, 18 avril 2006 **[Onglet 56]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 218 (ligne 5) à la p. 219 (ligne 8) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 14 (ligne 16) à la p. 15 (ligne 1) **[Onglet 37]**;
32. La proposition de modifications n'introduit aucun changement dans l'ordre des priorités du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées. À ce sujet, le Transporteur entend continuer d'appliquer l'ordre des priorités qui se trouve déjà sur le mode d'emploi OASIS;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 23 (ligne 22) à la p. 25 (ligne 25) **[Onglet 37]**;
33. Soulignons pour terminer que, contrairement à la Partie II des Tarifs et conditions, la Partie IV ne reconnaît pas deux types de service de transport (ferme ou non ferme), mais uniquement des niveaux de priorité différents selon que l'alimentation de la charge locale se fait à la demande du Distributeur à partir de ressources désignées, à la demande du Distributeur à partir de ressources non désignées ou à la demande du Producteur à partir de ressources non désignées;
- Articles 13.2 et 36.3 TC actuels **[Onglet 5]**;
 - *Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service, tarifs et conditions*, Décision D-2006-066, 18 avril 2006, p. 43-46 **[Onglet 56]**;

34. Ainsi, l'utilisation des termes « ferme » et « non ferme » est une convention d'écriture visant uniquement à distinguer l'entité requérant le service de transport demandé. Ces termes ne réfèrent toutefois pas au type de service de transport en cause qui, dans tous les cas, s'effectue en vertu de la Partie IV;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 104 (ligne 13) à la p. 105 (ligne 16) **[Onglet 42]**;
35. Afin d'éviter toute confusion que pourrait créer l'utilisation des acronymes « QCRND_{ferme} » et « QCRND_{non ferme} », le Transporteur pourrait les remplacer par « QCRND_{Distributeur} » et « QCRND_{Producteur} » si la Régie le juge préférable;

D. La coordination des ATC avec les réseaux voisins

1. La situation actuelle

36. Depuis le 8 juillet 2009, le Transporteur coordonne les ATC_{ferme} pour le service de transport à long terme de point à point sur les chemins affichés sur OASIS, à l'exception du chemin LAB-HQT (en l'absence d'entité reconnue calculant et affichant publiquement les ATC au Labrador);
- Pièce HQT-29, doc. 3 (B-151), R41.2ii), R41.6 **[Onglet 16]**;
 - Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 5 **[Onglet 21]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 87 (ligne 17) à la p. 88 (ligne 22) **[Onglet 37]**;
 - Ré-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 12, 11 février 2011 (huis clos), p. 70 (ligne 9) à la p. 71 (ligne 10);
37. Notons que le Transporteur peut déjà, en s'appuyant sur le libellé de l'Appendice C des Tarifs et conditions actuels, coordonner les ATC;
- Appendice C TC actuels, article 2 **[Onglet 5]** :
 - 2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transport disponible :
 - (a) les pratiques usuelles des services publics;
 - (b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), du North American Electric Reliability Council (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);
 - (c) les critères et directives applicables du Transporteur. Les principes et les composantes spécifiques utilisés dans le calcul des capacités de transfert totales (TTC) et les capacités de transport disponibles (ATC) sont décrits sur le site OASIS du Transporteur.

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 212 (ligne 20) à la p. 215 (ligne 1) **[Onglet 41]**;
38. La coordination effectuée a été précédée d'échanges avec les réseaux voisins, plus particulièrement ceux de New York et de Nouvelle-Angleterre, concernant les méthodes et les valeurs utilisées par ceux-ci dans le calcul de l'ATC, les contraintes sur ces réseaux et la possibilité d'augmenter les capacités de réception de ces réseaux;
- Pièce HQT-41, doc. 1.1 (B-174) et doc. 1.2 (B-175) (pièces déposées sous pli confidentiel);
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 128 (ligne 11) à la p. 129 (ligne 1) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 72 (ligne 13) à la p. 73 (ligne 8) **[Onglet 37]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 178 (ligne 13) à la p. 179 (ligne 22) **[Onglet 41]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 12, 11 février 2011 (huis clos), p. 9 (lignes 6 à 20); p. 28 (ligne 1) à la p. 35 (ligne 1);
39. Dans le cas particulier de l'interconnexion HQT-NE, la coordination tenait compte de la limite due à des contraintes sur le réseau de la Nouvelle-Angleterre, qui empêche ce réseau d'accepter des transactions de long terme (plus d'un an) de plus de 1 200 MW;
- Ré-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 12, 11 février 2011 (huis clos), p. 67 (ligne 16) à la p. 70 (ligne 8); p. 71 (ligne 16) à la p. 74 (ligne 2);
 - *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010, motifs du régisseur Lassonde, para. 134 **[Onglet 63]**;

2. Les motifs justifiant la coordination

40. En coordonnant les ATC, le Transporteur garantit le caractère véritablement ferme⁷ du service de transport vendu, c'est-à-dire qu'il s'assure que les réservations fermes de ses clients existants soient réalisables en tout temps non seulement en fonction des capacités de transfert du réseau du Transporteur mais également en fonction des capacités de transfert des réseaux voisins;
- Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 36 (ligne 14) à la p. 37 (ligne 15) **[Onglet 37]** :

⁷ La coordination des ATC_{non ferme} n'est pas requise puisque le Transporteur n'est pas tenu de garantir que le service de transport non ferme sera réalisable en tout temps : articles 1.59, 14.7 TC; Pièce HQT-29, doc. 3 (B-138), R41.1, R41.7 **[Onglet 16]**; Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 128 (lignes 3 à 10) **[Onglet 36]**;

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

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

And in fact, in a BCTC decision, and in fact the decision in Maine Power, that issue was raised about the potential for overcommitment. And it was decided that in fact overcommitment by the adjacent transmission service provider would be inappropriate. And that's essentially what's avoided.

[nos soulignements]

- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 127 (lignes 13 à 22) **[Onglet 36]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 93 (ligne 8) à la p. 95 (ligne 3) **[Onglet 37]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 161 (lignes 7 à 25) **[Onglet 41]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Dominique Neuman, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 167 (lignes 12 à 25) **[Onglet 36]**;
- Pièce HQT-29, doc. 2 (B-138), R47a, R47b, R47c **[Onglet 15]**;

41. Un transporteur qui continue d'accepter des réservations pour un service de transport ferme de long terme en excès des capacités de réception du réseau voisin s'expose à des plaintes de la part de sa clientèle, car une telle pratique peut avoir pour effet d'affecter la qualité du service de transport;

42. Ainsi, dans l'affaire TransCanada, le transporteur de la Colombie-Britannique a été blâmé pour avoir continué d'accepter des nouvelles réservations de long terme sur l'interconnexion avec l'Alberta en sachant que ces réservations ne seraient pas réalisables en tout temps en raison de contraintes sur le réseau de l'Alberta et qu'en conséquence, des réductions de service seraient imposées à tous les clients détenant des droits de transport sur l'interconnexion;

- Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 36 (ligne 14) à la p. 37 (ligne 15) **[Onglet 37]**;
- Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 58 (ligne 3) à la p. 61 (ligne 3) **[Onglet 42]**;

43. En l'espèce, le Transporteur soumet qu'il était légitime de réduire les ATC sur les interconnexions afin de tenir compte des contraintes sur les réseaux voisins et, donc, de cesser de vendre des capacités de transfert qui ne pourraient être livrées sans devoir procéder à des réductions de service;
44. La coordination des ATC s'insère en outre dans une démarche commerciale permettant une plus grande transparence et cohérence de l'information. Elle est désormais requise expressément prévue par la FERC;
- Pièce HQT-28, doc. 1 (B-129), Rapport Hanser, para. 13-15 **[Onglet 13]**;
 - Pièce HQT-32, doc. 1 (B-158), p. 4 **[Onglet 22]**;
 - Témoignage de Philip Hanser en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 149 (lignes 3 à 11) **[Onglet 36]**;
 - Ordonnance 890-A, para. 52 **[Onglet 2]** (voir également Ordonnance 890-B, para. 8 et suivants **[Onglet 3]**; Ordonnance 890-C, para. 7 et suivants **[Onglet 4]**) :

In response to TDU Systems, we clarify that adjacent transmission providers must coordinate and exchange data and assumptions to achieve consistent ATC values on either side of a single interface. This is applicable to any neighboring transmission providers no matter whether they use the same or different ATC methodologies. We note, however, that the anticipated consistency is for available capability in the same direction across an interface.
45. Ces considérations sont directement applicables à la situation au Québec puisque des différences avec l'ATC des réseaux voisins ont un impact direct sur les capacités de transfert du réseau du Transporteur vers ces réseaux;
46. En particulier, la coordination des ATC permet de donner une information claire et cohérente relativement aux capacités de transfert qui sont effectivement disponibles pour effectuer des transactions vers les réseaux voisins;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 94 (ligne 18) à la p. 95 (ligne 3) **[Onglet 37]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 158 (ligne 21) à la p. 160 (ligne 13); p. 162 (ligne 23) à la p. 164 (ligne 1); p. 176 (ligne 5) à la p. 178 (ligne 11) **[Onglet 41]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 12, 11 février 2011 (huis clos), p. 18 (ligne 16) à la p. 20 (ligne 18);
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 114 (ligne 16) à la p. 115 (ligne 21) **[Onglet 42]**;

3. La méthodologie de coordination proposée (Appendice C-1)

47. Le Transporteur propose de détailler la méthodologie utilisée pour coordonner les ATC avec les réseaux voisins dans son Appendice C-1 :
- Appendice C-1 TC, dispositions liminaires **[Onglet 6]** :

Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, cette capacité correspond à la moins élevée des valeurs de capacités suivantes : (1) la capacité de réception (ou de livraison) ferme avant prise en compte des ETC du réseau voisin, et (2) la capacité de réception (ou de livraison) ferme avant prise en compte des ETC du transporteur.
 - Appendice C-1 TC, article 3d)ii) **[Onglet 6]** :

Méthodologie de calcul de la TRM

[...]

Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, le calcul de la TRM pour ces interconnexions correspond à la différence entre les capacités de transfert totales (TTC) du Transporteur et les capacités de transfert fermes avant prise en compte des ETC sur le réseau voisin.
48. Ainsi, en cas de divergence entre les capacités affichées comme étant disponibles de part et d'autre d'une même interconnexion, le Transporteur prend en compte les capacités du réseau voisin par le biais de la TRM;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 129 (lignes 2 à 8) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 141 (ligne 15) à la p. 143 (ligne 8); p. 153 (ligne 2) à la p. 154 (ligne 24); p. 180 (ligne 10) à la p. 181 (ligne 15) **[Onglet 41]**;
49. En particulier, le Transporteur retient la valeur la moins élevée entre la capacité de réception / livraison ferme de son réseau ($TTC_{HQT}-TRM_{HQT}$) et la capacité de réception / livraison ferme du réseau voisin ($TTC_{voisin}-TRM_{voisin}$);
- Pièce HQT-29, doc. 5.1 (B-134), R7c **[Onglet 18]**;
 - Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R29.1, R30.1 **[Onglet 19]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 70 (ligne 3) à la p. 71 (ligne 17) **[Onglet 42]**;
50. L'expert Philip Q. Hanser confirme que cette méthodologie est appropriée et qu'elle est adaptée aux caractéristiques particulières du réseau de transport du Transporteur;

- Pièce HQT-32, doc. 1 (B-158), p. 7 **[Onglet 22]**;
- Pièce HQT-28, doc. 1 (B-129), Rapport Hanser, para. 25-28 **[Onglet 13]** :

25. HQT's ATC calculation methodology and information exchange or coordination procedures with neighbouring systems are not the same as some of the utilities' Attachment Cs that I have reviewed. They differ in one particular manner. Most of the AC systems in the U.S. that interconnect with each other regularly calculate ATCs across multiple interfaces simultaneously through the industry standard tool of load-flow analyses using the most up-to-date information on load levels, generation dispatch, and new transmission service requests. Because AC-interconnected systems act like a large pool with many ways for energy to flow, the ATC on one particular interface often can have an impact on the ATCs on other interfaces, including some that might be physically far away from each other.

26. HQT's interfaces with neighbouring systems are mostly DC interconnections, with controllable flows. In other words, the flow and therefore the ATC across HQT's interface with New England can be treated as independent of the ATC across HQT's interface with New York. This is not the case with other systems that are AC-interconnected.

27. Since the flow on each of HQT's DC interconnections with neighbouring systems is controllable and the ATC across one interconnection is independent from another interconnection, HQT does not require simultaneous modeling of all of its interfaces to determine the ATCs across each one. Thus, the most appropriate way for HQT to reflect FERC Order 890's requirement to have consistent ATCs with neighbouring systems across interfaces is to either adopt the neighbouring system's ATC or to request the neighbouring system to adopt HQT's ATC. I believe this is precisely what HQT attempts to achieve in its procedures outlined in its Attachment C-1.

28. The HQT approach has two notable features. First, since the ATC calculation does not rely on complex load flow calculations, the ATC calculation is very transparent. Second, the directness of the calculation avoids the necessity of potentially arguable assumptions about the electrical system's capability that would be required for a load flow analysis. It represents an objective method for calculating ATC.

- Témoignage de Philip Hanser en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 150 (ligne 13) à la p. 155 (ligne 19) **[Onglet 36]**;

51. Une méthodologie similaire est appliquée entre autres par deux autres transporteurs, soit la British Columbia Transmission Corporation (maintenant BCHydro) et la Maine Public Service Company;

- Pièce HQT-29, doc. 5.1 (B-134), R4a **[Onglet 18]**;
- Pièce HQT-29, doc. 3.2 (B-134) **[Onglet 17]**;

- Témoignage de Philip Hanser en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 150 (lignes 2 à 8) **[Onglet 36]**;
52. Le Transporteur a choisi cette méthodologie parce qu'elle est transparente et ne laisse place à aucun arbitraire pouvant créer des opportunités de discrimination induite;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 129 (ligne 21) à la p. 130 (ligne 4) **[Onglet 36]**;
53. Le Transporteur utilise déjà cette méthodologie afin de coordonner les ATC sur les interconnexions reliant son réseau à un réseau voisin qui calcule et affiche des valeurs d'ATC;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 98 (ligne 12) à la p. 99 (ligne 5) **[Onglet 37]**;

4. Les impacts de coordination sur la clientèle

54. La coordination des ATC n'affecte pas les clients de la charge locale puisque le Distributeur n'utilise les interconnexions qu'en mode import;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Denis Falardeau, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 130 (ligne 23) à la p. 131 (ligne 9) **[Onglet 42]**;
55. Elle est susceptible d'affecter les nouveaux clients du service de transport, en ce sens que si la coordination entraîne une diminution de l'ATC sur une interconnexion, le Transporteur doit tenir compte des nouvelles valeurs d'ATC affichées sur OASIS par suite de la coordination avant de prendre de nouveaux engagements de transport;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 130 (lignes 10 à 16) **[Onglet 36]**;
56. Ainsi, le Transporteur ne peut pas conclure une nouvelle convention de service de transport ferme à long terme de point à point⁸ si l'ATC est insuffisante pour ce faire par suite de la coordination avec le réseau voisin;
- Article 15.4 TC **[Onglet 6]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 188 (ligne 14) à la p. 189 (ligne 9) **[Onglet 41]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 117 (ligne 10) à la p. 118 (ligne 23) **[Onglet 42]**;
57. La coordination des ATC pourrait donc avoir un impact sur la prévisibilité du revenu du Transporteur, mais elle n'entraînera pas nécessairement une baisse du revenu. En effet,

⁸ À l'exception de l'exercice de la priorité de renouvellement d'une convention de service de transport en cours au moment de la coordination, aux termes de *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010 **[Onglet 63]**;

la coordination des ATC n'affecte pas les ventes de service de transport ferme à court terme (pour une durée inférieure à un an), tel que l'a d'ailleurs reconnu un intervenant;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 185 (ligne 7) à la p. 189 (ligne 9) **[Onglet 41]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol.12, 11 février 2011, p. 120 (ligne 7) à la p. 122 (ligne 7) **[Onglet 42]**;
- Témoignage de Pascal Cormier en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 68 (lignes 3 à 22) **[Onglet 47]**;

58. Rappelons toutefois que s'il continuait à vendre un service de transport ferme à long terme sans tenir compte des contraintes de réception sur les réseaux voisins, le Transporteur ne pourrait pas garantir le caractère ferme de ce service et pourrait s'exposer à des plaintes de sa clientèle existante, tel que mentionné ci-dessus;

- Argumentation écrite, para. 41, 42;

59. Par ailleurs, la coordination n'est pas susceptible d'affecter les droits des clients existants du service de transport. Ainsi, le Transporteur continue de satisfaire aux engagements de transport existants au moment de la coordination des ATC et, aux termes de la décision D-2010-160, il continuera de satisfaire aux engagements découlant de l'exercice de la priorité de renouvellement d'une convention en cours d'exécution au moment de la coordination;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 209 (ligne 20) à la p. 210 (ligne 16) **[Onglet 41]**;

60. La preuve démontre que la coordination n'a pas entraîné d'impact sur l'exploitation ou les programmations du service de transport déjà engagé, sur les interconnexions où les ATC ont été coordonnées;

- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 130 (lignes 5 à 9) **[Onglet 36]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 93 (ligne 8) à la p. 95 (ligne 3) **[Onglet 37]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 162 (ligne 23) à la p. 164 (ligne 1) **[Onglet 41]**;

61. Ainsi, malgré la diminution des ATC, le Transporteur a pu continuer d'exécuter les conventions de service en vigueur au moment de la coordination et donner suite à l'exercice de la priorité de renouvellement de telles conventions, le cas échéant;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 215 (ligne 2) à la p. 216 (ligne 12) **[Onglet 41]**;

62. À cet égard, les clients existants demeurent tenus de s'assurer que le réseau voisin où l'électricité sera livrée dispose des capacités de transfert suffisantes pour recevoir la puissance et l'énergie programmée;
- Article 16.2 TC **[Onglet 6]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 160 (ligne 14) à la p. 162 (ligne 8) **[Onglet 41]**;
63. Quant à la question de l'allocation des ATC diminuées suite à la coordination, le Transporteur soumet qu'elle n'a pas à être solutionnée dans la présente cause tarifaire;
64. D'une part, l'allocation des ATC entre clients relève de l'exploitation du réseau par le Transporteur et non des Tarifs et conditions, comme l'a d'ailleurs reconnu le régisseur Lassonde dans le cadre du dossier des plaintes d'EBM;
- *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010, motifs du régisseur Lassonde, para. 132, 136-137 **[Onglet 63]** :
- [132] Une fois réglée la question du droit d'EBMI de continuer d'utiliser le transport ferme au renouvellement des Conventions, ce que doit faire le Transporteur advenant des circonstances limitant la capacité de transport ferme sur le chemin HQT-NE est, selon moi, une question de gestion de réseaux des deux côtés de la frontière.
- [...]
- [136] Le jour où un tel transit ne pourra se faire parce qu'ISO-NE ne le permettra pas, comme il n'y a pas de restriction de capacité sur le réseau du Transporteur sur ce chemin (2 000 MW étant disponibles), la logique voudrait que ce soit ISO-NE qui gère la restriction du côté américain du chemin HQT-NE en appliquant les dispositions du tarif OATT, dont les dispositions sont semblables à celles de l'article 13.6 des Tarifs et conditions.
- [137] Qu'il incombe, en pareilles circonstances, au Transporteur ou à ISO-NE de gérer les restrictions de capacité de transit sur le chemin HQT-NE, cela devra se faire de façon non discriminatoire pour satisfaire la demande des clients en service ferme, dont EBMI et le Producteur.
65. D'autre part, la question de l'allocation des ATC suite à la coordination effectuée par le Transporteur n'est susceptible de viser que deux clients, soit le Producteur et EBM, sur une seule interconnexion, soit le chemin HQT-NE;
66. Or, les Tarifs et conditions sont un texte normatif d'application générale qui ne devraient pas être modifiés dans le seul but de régler un cas particulier;

III- CONDITIONS ET MODALITÉS D'APPLICATION DE L'APPENDICE C-1

67. Initialement, le Transporteur proposait que l'entrée en vigueur de l'Appendice C-1 soit retardé jusqu'à la mise en service du nouvel OASIS;
- Article 44.2 TC **[Onglet 6]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 126 (lignes 4 à 6) **[Onglet 36]**;
68. Or, le nouveau site OASIS est en vigueur depuis, et des sessions de formation ont été offertes aux clients du service de transport;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 126 (lignes 12 à 14) **[Onglet 36]**;
69. Compte tenu de ce développement, le Transporteur propose que l'Appendice C-1 entre en vigueur à compter de la décision de la Régie en l'instance;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 11, 10 février 2011, p. 131 (lignes 11 à 22) **[Onglet 41]**;

IV- POSITIONS D'INTERVENANTS

A. ACEF de Québec

1. Les expressions « capacité de transport » et « capacité de transfert »

70. L'ACEF de Québec (**ACEF**) s'interroge sur l'opportunité de remplacer l'expression « capacité de transport » par « capacité de transfert »;
- Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 3-4 **[Onglet 25]**;
71. Tel que mentionné, le Transporteur maintient que l'expression « capacité de transfert » est plus appropriée;
- Argumentation écrite, para. 3-6;

2. La méthodologie de calcul de l'ATC (Appendice C-1)

72. L'ACEF demande à la Régie de s'assurer que la méthodologie prévue à l'Appendice C-1 respecte les normes de fiabilité de la NERC, mais ne propose aucun commentaire ou analyse relativement à cette conformité;
- Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 102 (ligne 6) à la p. 103 (ligne 9) **[Onglet 43]**;
73. Tel que mentionné, le Transporteur considère que les méthodologies retenues sont conformes aux normes de fiabilité de la NERC, lesquelles n'ont toutefois pas encore été soumises pour approbation à la Régie;

- Argumentation écrite, para. 21 et suivants;
74. De façon subsidiaire, si la Régie devait entretenir des doutes quant à la conformité de l'Appendice C-1 avec les normes de fiabilité pertinentes de la NERC, elle devrait néanmoins approuver l'Appendice C-1 tel que formulé et remettre le débat relatif à la conformité à une cause tarifaire future, au moment où les normes de fiabilité pertinentes auront été adoptées;
75. À cet égard, le Transporteur réfère aux commentaires formulés ci-dessous en réponse aux positions avancées par le RNCREQ et l'UC;
- Argumentation écrite, para. 157-165;
76. En outre, cet intervenant s'interroge à savoir s'il ne serait pas pertinent de définir formellement la méthodologie de calcul des ATC pour les « chemins à l'interne »;
- Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 6 **[Onglet 25]**;
 - Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 103 (lignes 10 à 18) **[Onglet 43]**;
77. Le Transporteur s'oppose à cette proposition;
78. Le site OASIS a pour objectif de communiquer à la clientèle du service de transport, de façon efficace et non discriminatoire, des informations pertinentes qui revêtent une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité;
- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 270 **[Onglet 61]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 116 et suivants **[Onglet 62]** (en révision judiciaire sur d'autres questions);
 - *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 307-314 **[Onglet 55]**;
 - Ordonnance 889, *Open Access Same-Time Information System (formerly Real-Time Information Networks) and Standards of Conduct*, 18 C.F.R. Part 37, 24 avril 1996, Docket #RM95-9-000, p. xvi **[Onglet 53]**;
 - Pièce HQT-28, doc. 1 (B-129), Rapport Hanser, para. 9 **[Onglet 13]**;
79. Le concept de « chemin » réfère à une notion d'ordre commercial cohérente avec les objectifs d'OASIS tel que définis, et se distingue de la seule existence physique d'installations de transport ou de raccordement;
- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 271 **[Onglet 61]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 116 et suivants **[Onglet 62]** (en révision judiciaire sur d'autres questions);

80. En vertu des Tarifs et conditions actuels, le Transporteur est tenu d'afficher sur OASIS l'information relative aux capacités de transfert (ATC et TTC) à l'égard des interconnexions associées au concept de « chemin »;

➤ Appendice C TC actuels **[Onglet 5]** :

Le site OASIS du Transporteur montre les capacités (TTC et ATC) des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est désignée comme un chemin, relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes.

81. Cette pratique est conforme aux termes et conditions relatifs à l'OASIS énoncés aux règlements de la FERC, qui prévoient que l'obligation d'afficher un ATC n'existe qu'à l'égard des « *Posted Path* », tels que définis, et non à l'égard de toutes et chacune des installations physiques de transport;

➤ Chapitre 18 CFR 37 des règlements de la FERC, article 37.6(b)(1)i **[Onglet 64]**;

82. La Régie et la FERC ont décidé qu'un affichage sur OASIS des installations physiques de transport qui, tels les liens internes de raccordement, ne constituent pas un chemin, n'est pas requis sur OASIS. Il en est de même des chemins qui ne revêtent pas ou peu d'utilité commerciale;

➤ *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 270-281 **[Onglet 61]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011, para. 116 et suivants **[Onglet 62]** (en révision judiciaire sur d'autres questions);

➤ Ordonnance 889-A, *Open Access Same-Time Information System and Standards of Conduct*, 18 C.F.R. Part 37, 4 mars 1997, Docket #RM95-9-0001, p. 43 **[Onglet 54]** :

The Commission will not require the posting of all paths across control areas, since customers can request to have ATC and TTC posted for any path. Given that customers can request to have ATC and TTC posted for any path, adopting CCEM's proposal would burden OASIS sites with a very large number of posted paths that may have little commercial value.

83. On comprendra donc que l'affichage de certaines installations et de liens de transport internes au réseau du Transporteur n'est pas requis, tant du point de vue réglementaire qu'opérationnel, notamment en l'absence de congestion à l'intérieur du Point HQT;

➤ Pièce HQT-27, doc. 1 (B-129) **[Onglet 12]**;

➤ Pièce HQT-28, doc. 1 (B-129), Rapport Hanser, para. 18-23 **[Onglet 13]**;

➤ Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 10, 9 février 2011, p. 209 (ligne 11) à la p. 211 (ligne 11) **[Onglet 40]**;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S. vol. 11, 10 février 2011, p. 40 (ligne 14) à la p. 41 (ligne 9) **[Onglet 41]**;

84. Dans les faits, les seuls chemins affichés sur OASIS sont les chemins à vocation et usages commerciaux liant le réseau du Transporteur aux réseaux voisins;
85. Le Transporteur ne propose aucune modification à cette pratique connue et reconnue par la Régie et s'oppose à la suggestion de certains intervenants qui voudraient que les ATC soient systématiquement calculés et affichés à l'égard des installations physiques qui composent son réseau interne;
86. Calculer et afficher l'ATC à l'égard du réseau interne serait coûteux et inutile car l'information en cause ne présente pas d'utilité commerciale pour la clientèle du Transporteur;

B. EBM

1. La méthodologie de calcul de l'ATC

87. Dans sa preuve écrite, EBM s'est dite d'avis que les composantes incluses dans les équations prévues à l'Appendice C-1 devraient être explicitées d'avantage par le Transporteur afin d'éviter toute ambiguïté. En particulier, cet intervenant considère que les modalités d'application de ces composantes devraient être spécifiées;

- Pièce C-6-29, Mémoire d'EBM, 10 juin 2009, p. 10 **[Onglet 26]**;

88. Le Transporteur soumet que les composantes des équations sont adéquatement décrites à l'Appendice C-1;
89. EBM propose que le Transporteur calcule et affiche l'ATC sur les chemins internes identifiés sur son site OASIS (dans la section « chemins internes », sur la page « points de lecture de la capacité du réseau de transport »);

- Pièce C-6-33, R7.1 **[Onglet 27]**;

90. Le Transporteur s'oppose à cette proposition pour les motifs exprimés ci-dessus;

- Argumentation écrite, para. 25-27 et 78-86;

2. La coordination des ATC

91. La position d'EBM sur la coordination des ATC est entièrement fondée sur l'opinion émise par son expert Craig Roach;
92. Le Transporteur soumet que la Régie doit rejeter les positions mises de l'avant par cet expert en l'instance;
93. D'une part, il est apparu du contre-interrogatoire de cet expert que celui-ci n'a pas obtenu de traduction de la preuve documentaire et testimoniale présentée par le Transporteur en langue française sur les questions qui sont au cœur de son rapport

(hormis une traduction verbale d'une partie de la pièce HQT-1, document 1 révisé, la preuve écrite d'EBM (pièces C-6-29 et C-6-30) et la décision D-2010-084) et qu'il n'était pas présent à l'audience lorsque les témoins du Transporteur ont témoigné sur ces sujets;

➤ Pièce C-6-110, RE-11, RE-13 **[Onglet 29]**;

94. Également, la preuve de cet expert s'est limitée à l'analyse de l'unique cas de l'interconnexion HQT-NE, sur laquelle EBM dispose de droits de transport fermes à long terme de point à point pour 306 MW;

95. En effet, le contre-interrogatoire de Monsieur Roach révèle qu'il ignore tout de la coordination des ATC intervenue sur les autres interconnexions avec les réseaux voisins et de ses impacts sur les autres clients du service de transport;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 155 (ligne 7) à la p. 156 (ligne 16) **[Onglet 48]**;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 30 (ligne 24) à la p. 34 (ligne 13); p. 40 (ligne 1) à la p. 46 (ligne 1) **[Onglet 52]**;

96. Avec égards, la Régie ne peut accorder aucune force probante à l'opinion émise par un expert dans de telles circonstances;

97. Par ailleurs, cet expert propose que la coordination des ATC ne peut être effectuée qu'en réponse à un problème précis sur une interconnexion précise, qu'elle requiert une autorisation préalable de la Régie sur la base d'un dossier factuel complet et que la Régie (plutôt que le Transporteur) devrait établir le niveau approprié d'ATC au terme de la coordination;

➤ Pièce C-6-56, Rapport Roach, 28 septembre 2010, para. 12-14 **[Onglet 28]**;

➤ Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 49 (lignes 2 à 9); p. 50 (lignes 7 à 9); p. 62 (lignes 11 à 15) **[Onglet 47]**;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 268 (lignes 6 à 18); p. 275 (ligne 25) à la p. 276 (ligne 13); p. 278 (ligne 23) à la p. 279 (ligne 3) **[Onglet 48]**;

98. Or, cette position est non seulement contraire aux précédents de la Régie, de la FERC et de la *British Columbia Utilities Commission* (« BCUC ») mais elle est également en contradiction avec le témoignage rendu par Monsieur Roach devant la BCUC;

99. En ce qui concerne les précédents de la Régie, il faut souligner que dès 2002 la Régie affirmait que la politique générale du Transporteur devait être de coordonner les ATC avec les réseaux voisins;

➤ *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 312 **[Onglet 55]** :

En conformité avec les standards et procédure du NERC/NPCC, la Régie considère que la politique générale du transporteur doit être de coordonner ses calculs et les résultats de ses capacités de transfert avec les autres réseaux. [...]

[nos soulignements]

100. Également, dans la décision D-2010-160, le régisseur Lassonde a conclu que la coordination des ATC est une question opérationnelle qui ne requiert pas l'autorisation préalable de la Régie;
- *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010, motifs du régisseur Lassonde, para. 132-133 et 138 **[Onglet 63]**;
101. Cette décision est conforme avec une décision antérieure rendue dans le contexte d'une plainte de NLH, où la Régie opinait que « l'établissement de la capacité de transport disponible sur le réseau du Transporteur relève de sa responsabilité dans le respect des dispositions des Tarifs et conditions »;
- *Newfoundland and Labrador Hydro – Décision interlocutoire*, Décision D-2008-136, 23 octobre 2008, p. 3-4 **[Onglet 59]**;
102. En ce qui concerne les précédents de la FERC, le Transporteur soumet qu'il appert clairement de l'ordonnance 890 que la coordination des ATC devrait être mise en œuvre par les transporteurs, sans autre autorisation préalable;
103. À ce sujet, il faut souligner que le témoin Roach n'a pas été en mesure d'identifier quelque passage de quelque décision de la FERC qui indiquerait que la coordination des ATC requiert une autorisation préalable;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 12 avril 2011, p. 268 (ligne 19) à la p. 271 (ligne 8); p. 279 (ligne 4) à la p. 280 (ligne 16) **[Onglet 48]**;
104. Finalement, il faut souligner que la BCUC a également opiné, sur la foi du témoignage de Monsieur Roach, qu'un transporteur devait tenir compte des contraintes sur un réseau voisin dans l'évaluation de la capacité de transfert disponible vers ce réseau et ce, même si ses tarifs et conditions n'exigeaient pas qu'il en tienne compte;
- *Complaint by TransCanada Energy Ltd. Regarding the Service Agreement with British Columbia Transmission Corporation for Long Term Firm Point-to-Point Transmission Service*, BCUC, 10 septembre 2009, commissaires Rhodes, O'Hara et Vivian (**TransCanada**), p. 32, 35 **[Onglet 60]** :

The Commission Panel is of the view that FERC principles do support allowing a transmission provider to consider constraints in adjoining areas when calculating ATC. The distinction as between achieving "consistent" and "identical" ATC values on either side of an interface does not, in the Panel's view, support the proposition that the value on the other side of an interface need not be considered at all in determining ATC for long term firm capacity. Rather, the Commission Panel acknowledges that

in real time the ATC values must necessarily be identical, (see, for example evidence of BCTC T3: 342) for reliability purposes, but is of the view that consistency is a sufficient goal for the longer term. In the event that the Commission Panel is found to be incorrect, and it is determined that FERC principles are inconsistent with such an approach, the Panel is still of the view that, in the particular circumstances of this case, in this jurisdiction, it is incumbent upon BCTC to take the constraints on the Alberta system into account when determining long term firm ATC on its system. As noted above, BCTC must consider and abide by the import limits into Alberta in real time. The Commission Panel accepts the evidence of Dr. Roach that short term reality should be reflected in long term calculations, rather than ignored.

[...]

No party was able to point to any specific provisions in the OATT which requires BCTC to consider constraints in a neighbouring jurisdiction when calculating its long term firm point-to-point transmission capacity available for sale. Therefore, although this approach may have been open to BCTC on the basis of the FERC principles as set out in FERC Orders 890, 890-A, 890-B and 890-C it was not necessarily required by BCTC's OATT.

[nos soulignements]

105. Ce dossier TransCanada révèle que Craig Roach aura dit au Québec, au bénéfice de sa cliente EBM, exactement l'inverse de ce qu'il avait prétendu en Colombie-Britannique, au bénéfice d'une autre cliente, TransCanada;
106. Ainsi, dans l'affaire TransCanada, Craig Roach a témoigné à l'effet que le transporteur de cette province devait tenir compte des contraintes sur le réseau voisin au moment de calculer l'ATC sur toutes ses interconnexions et, donc, sans devoir identifier un problème à résoudre ni devoir obtenir l'autorisation préalable de l'organisme régulateur;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 257 (ligne 8) à la p. 258 (ligne 10) **[Onglet 48]**;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 16 (ligne 16) à la p. 24 (ligne 10) **[Onglet 52]**;
 - Pièce C-6-61, Annexe 6, p. 5 (ligne 11) à la p. 6 (ligne 14) **[Onglet 68]**;
107. Monsieur Roach avait également opiné que le transporteur ne pouvait pas afficher des ATC et accepter des réservations pour un service de transport ferme sans tenir compte des contraintes sur le réseau voisin lorsque cela aurait pour effet d'affecter le service de transport;
 - Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 238 (ligne 13) à la p. 241 (ligne 19); p. 251 (ligne 22) à la p. 255 (ligne 20) **[Onglet 48]**;

108. Or en l'espèce, ce même expert a suggéré qu'afin de déterminer le niveau approprié d'ATC résultant de la coordination sur l'interconnexion HQT-NE, on devait procéder à analyser l'historique des livraisons effectuées et établir l'ATC à une valeur supérieure à la limite de contingence fixée par l'ISO-NE, en tenant compte de la fréquence des réductions du service (« curtailment ») qui en résulterait;

- Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 53 (ligne 18) à la p. 54 (ligne 4) **[Onglet 47]** :

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

[nos soulignements]

109. Le Transporteur soumet que les opinions contradictoires émises par Monsieur Roach sur un même sujet devant deux régulateurs et épousant les intérêts contraires de deux clients affectent grandement la crédibilité de ce témoin et la force probante de son opinion;

110. Par ailleurs, il appert tant de la méthode d'analyse proposée par Monsieur Roach, que du peu d'intérêt qu'il a porté à la preuve du Transporteur et à la situation de l'ensemble des interconnexions, que Monsieur Roach a approché la présente instance comme s'il s'agissait d'un dossier de plainte concernant les impacts préjudiciables de la coordination des ATC sur sa cliente EBM;

111. À titre d'exemple, Monsieur Roach a témoigné à l'effet qu'il n'y avait pas de motif valable pour procéder à la coordination des ATC sur l'interconnexion HQT-NE en l'absence de considérations relatives à la fiabilité du réseau, puisque EBM était pleinement informée des contraintes sur le réseau de la Nouvelle-Angleterre et avait pris les mesures nécessaires pour composer avec la situation;

- Témoignage de Craig Roach en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 50 (ligne 10) à la p. 53 (ligne 4) **[Onglet 47]**;
- Témoignage de Pascal Cormier en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 66 (ligne 19) à la p. 67 (ligne 6) **[Onglet 47]**;

112. Avec égards, l'analyse proposée par Monsieur Roach pouvait être pertinente dans le contexte des plaintes d'EBM mais elle ne convient pas dans un contexte tarifaire où la Régie est appelée à approuver des Tarifs et conditions devant s'appliquer à l'ensemble de la clientèle;

113. Ainsi, le fait que les incohérences dans les ATC affichées de part et d'autre de l'interconnexion HQT-NE n'étaient pas de nature à causer des difficultés compte tenu des connaissances particulières des clients concernés ne saurait être déterminant quant à la question de savoir si le Transporteur peut, comme question de principe, coordonner les ATC et si la méthodologie proposée pour ce faire est appropriée;

114. À ce sujet, il faut souligner que Monsieur Roach a dû admettre en contre-interrogatoire que la coordination des ATC entre réseaux voisins est une mesure souhaitable;

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 271 (ligne 15) à la p. 272 (ligne 20) **[Onglet 48]** :

Q. [...] So, what you're saying, according to your opinion, your review of these orders, there are no advantages or benefits in having what FERC refers to as consistent ATC values, that is having values on both sides which are predictable, accurate, consistent, equivalent and replicable.

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

R. No, that's wrong, I mean, I... you're asking me whether the principle is something I can agree with? I can agree with that principle. Who is going to argue against consistency? And FERC is worried about cases where you have an inconsistency and it might be hiding discrimination or indicating discrimination. But what I'm saying is it can't be true that someone would take that principle and do the exact opposite of what FERC wants to do, instead of reducing discrimination they would increase it.

➤ Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 17 (lignes 14 à 18) **[Onglet 52]** :

Yes, I've said several times now, I have no problem with the concept. I'm simply pointing out that any regulator, including FERC, would not want there to be harmful consequences in implementing that concept.

115. Ainsi, il appert que ce que Monsieur Roach conteste ce sont les conséquences préjudiciables de la coordination des ATC sur sa cliente EBM dans un cas bien particulier, celui de l'interconnexion HQT-NE⁹;

⁹ Ceci est d'ailleurs évident à la lecture de la lettre-mandat convenue avec ce témoin, qui couvre tant sa prestation de services dans le dossier des plaintes que dans le présent dossier tarifaire : Pièce C-6-109, RE-10 **[Onglet 29]**; contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 27, 9 mai 2011, p. 12 (ligne 3) à la p. 13 (ligne 16) **[Onglet 52]**.

116. Or, ce sujet a fait l'objet de plaintes devant la Régie et a donné lieu à la décision D-2010-160. Il appert de cette décision que la principale problématique soulevée par la conduite du Transporteur était non pas le fait d'avoir procédé à la coordination des ATC, mais bien l'interprétation donnée à l'article 2.2 des Tarifs et conditions concernant l'exercice de la priorité de renouvellement d'EBM;
117. Ainsi, pour les régisseurs Turgeon et Hardy, la question de la coordination des ATC était « académique » dans le contexte des plaintes d'EBM. Quant au régisseur Lassonde, il a opiné que la question de la coordination des ATC relevait de l'exploitation du réseau par le Transporteur et qu'elle pouvait être effectuée sans autorisation préalable;
- *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010, motifs du régisseur Lassonde, para. 127, 132-137 **[Onglet 63]**;
118. On ne peut donc affirmer, comme le fait l'expert Roach, que la décision D-2010-160 énonce que le Transporteur ne pouvait pas procéder à la coordination des ATC;
- Contre-interrogatoire de Craig Roach par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p. 178 (ligne 21) à la p. 201 (ligne 23) **[Onglet 48]**;
119. Le Transporteur soumet que l'opinion rendue par l'expert sur la portée de la décision est également erronée et que la crédibilité de son témoignage et la force probante de son opinion sur cette question en sont affectées;
120. En définitive, la proposition d'EBM, fondée sur le témoignage de son expert selon qui la coordination des ATC requiert l'autorisation préalable de la Régie, qui doit elle-même déterminer le niveau approprié d'ATC pour chaque interconnexion sur la foi d'un dossier factuel complet, doit être rejetée dans sa totalité;

C. NLH

1. La méthodologie de calcul de l'ATC

121. NLH avait initialement soulevé un problème en lien avec les horizons considérés pour le calcul des ATC, mais le Transporteur a remédié à cette difficulté en soumettant une nouvelle nomenclature de ces horizons;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 8 **[Onglet 34]**;
 - Pièce C-13-13, R1.1, R2.1 **[Onglet 33]**;
 - Pièce HQT-41, doc. 13, RE-19 **[Onglet 23]**;
 - Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 44 (ligne 23) à la p. 45 (ligne 13) **[Onglet 49]**;
122. Le témoin Robert Sinclair de même que son client NLH se sont déclarés satisfaits de cette modification apportée par le Transporteur;

- Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 45 (lignes 7 à 13) **[Onglet 49]** :

HQT established only equations for the scheduling and real time horizons which were not defined in 890. However, in his Undertaking number 19. HQT-41, HQT has clarified the time horizons for its ATC values and this satisfies my particular concern that I arose in my testimony.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 175 (ligne 11) à la p. 177 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
- Ré-interrogatoire de Robert Sinclair par Me André Turmel, N.S., vol. 24, 3 mai 2011, p. 28 (lignes 14 à 24) **[Onglet 50]**;

123. Le Transporteur comprend que NLH ne formule plus d'autre objection que celles concernant la coordination des ATC et les inscriptions QCRND, analysées ci-dessous;

2. La coordination des ATC

124. NLH ne s'oppose pas formellement à la coordination des ATC, mais soumet des commentaires à l'égard :

- a) De la procédure d'échange de données avec les réseaux voisins aux fins de la coordination;
- b) Des mesures d'atténuation du risque; et
- c) De l'allocation des ATC lorsque la coordination entraîne leur diminution;

125. Concernant la procédure d'échange de données : NLH soutient que l'harmonisation des ATC de part et d'autre d'une interconnexion doit résulter d'un échange de données et d'une coordination entre transporteurs (« *coordination and data exchange* »);

- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 35, 37 **[Onglet 34]**;
- Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 67 (ligne 5) à la p. 70 (ligne 10) **[Onglet 49]**;

126. Cet intervenant propose que le Transporteur mette en œuvre une procédure formelle visant l'échange de données avec les réseaux voisins et suggère que la procédure en place ne satisfait pas aux exigences de la FERC en la matière;

- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 35 (lignes 19 à 23); p. 37 (lignes 4 à 20) **[Onglet 34]**;
- Pièce C-13-44, p. 44 **[Onglet 35]**;

- Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 67 (ligne 24) à la p. 69 (ligne 18) **[Onglet 49]**;
127. L'opinion de Robert Sinclair quant à l'insuffisance des échanges d'informations n'a aucune valeur probante puisque celui-ci a admis ne pas être informé de la teneur des échanges ayant précédé la coordination des ATC et ne pas avoir consulté la preuve documentaire (déposée sous pli confidentiel) et testimoniale du Transporteur à ce sujet;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 209 (ligne 7) à la p. 221 (ligne 15); p. 226 (ligne 23) à la p. 228 (ligne 16) **[Onglet 49]**;
128. Il appert que Robert Sinclair a présumé que les seuls échanges d'informations pertinents étaient ceux auxquels l'expert Philip Hanser fait brièvement allusion dans son rapport. Or, en réponse aux demandes de renseignements de NLH à ce sujet, Philip Hanser avait affirmé que les représentants du Transporteur étaient mieux à même de décrire les renseignements échangés avec les réseaux voisins;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 24, 3 mai 2011, p. 66 (ligne 24) à la p. 71 (ligne 2) **[Onglet 50]**;
129. Il appert de la preuve dont n'a pas tenu compte Monsieur Sinclair que le Transporteur participe déjà à des rencontres et consultations avec les réseaux voisins et que la coordination des capacités de transit a été discutée dans ce contexte;
- Argumentation écrite, para. 38;
130. Le Transporteur soumet que les rencontres avec les exploitants des réseaux voisins permettent d'atteindre les objectifs visés par NLH et par la FERC et s'oppose donc à la suggestion de cet intervenant;
131. De plus, le Transporteur soumet que le type d'informations devant être échangées avec les exploitants des réseaux voisins varie selon le type d'interconnexion en cause et relève de l'exploitation du réseau de transport, et non du texte de Tarifs et conditions, comme semble d'ailleurs le reconnaître Robert Sinclair;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 195 (ligne 4) à la p. 196 (ligne 15) **[Onglet 49]**;
132. En outre, le Transporteur rappelle qu'en l'absence d'entité reconnue calculant et affichant publiquement les ATC au Labrador, le Transporteur ne coordonne pas les ATC sur le chemin LAB-HQT. En conséquence, toute procédure additionnelle ayant pour objet l'échange de données avec les réseaux voisins exclurait le Labrador;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 38 **[Onglet 34]**;
 - Pièce HQT-29, doc. 3 (B-151), R42.2ii), R41.6 **[Onglet 16]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 24, 3 mai 2011, p. 60 (ligne 15) à la p. 61 (ligne 23) **[Onglet 50]**;

133. Concernant les mesures d'atténuation du risque : Robert Sinclair soumet que la Régie devrait prévoir des mesures visant à atténuer le risque de préjudice qu'entraînerait la coordination des ATC à la clientèle;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 38-40 **[Onglet 34]**;
 - Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 69 (ligne 19) à la p. 70 (ligne 14) **[Onglet 49]**;
134. Toutefois, ce témoin a admis en contre-interrogatoire ne pas s'être intéressé aux effets de la coordination des ATC sur l'ensemble des interconnexions et l'ensemble de la clientèle;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 203 (lignes 17 à 22) **[Onglet 49]**;
135. Ainsi, mis à part les plaintes d'EBM, Robert Sinclair a admis ignorer si la coordination des ATC avait donné lieu à des plaintes d'autres clients, sur les autres interconnexions;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 24, 3 mai 2011, p. 51 (ligne 20) à la p. 52 (ligne 10) **[Onglet 50]**;
136. Il appert donc que les inquiétudes soulevées par cet expert découlent non pas du principe de la coordination des ATC, mais plutôt des problèmes particuliers vécus à l'égard d'un client (EBM), sur une interconnexion (le chemin HQT-NE);
137. Rappelons que cette situation particulière mettait en cause l'interprétation donnée par le Transporteur à l'article 2.2 des Tarifs et conditions. Elle a donné lieu au dépôt de plaintes par EBM et à une décision de la Régie, à laquelle le Transporteur se conforme;
- *Énergie Brookfield Marketing Inc. c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-160, 20 décembre 2010 **[Onglet 63]**;
138. Le Transporteur soumet qu'aucune mesure d'atténuation du risque de préjudice n'est requise dans ces circonstances;
139. Concernant l'allocation des ATC : Robert Sinclair soumet que celle-ci devrait s'effectuer conformément à l'article 13.6 des Tarifs et conditions;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 38-39 **[Onglet 34]**;
140. Le Transporteur soumet que cette proposition n'est pas conforme à la décision D-2010-160 mais réitère, à tout événement, que cette question n'a pas à être tranchée en l'instance, pour les motifs exprimés ci-dessus;
- Argumentation écrite, para. 63-66;

3. Les inscriptions « QCRND_{ferme} »

141. Dans sa preuve écrite, l'expert de NLH, Robert Sinclair, s'est objecté à l'utilisation de l'acronyme « QCRND_{ferme} », qui aurait selon lui pour effet de créer des droits de transport fermes à l'égard de l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées, en contravention des Tarifs et conditions;
- Pièce C-13-24, Rapport Sinclair, 23 septembre 2010, p. 9 **[Onglet 34]**;
142. À ce sujet, le Transporteur rappelle que l'utilisation du terme « ferme » à cet acronyme est une convention d'écriture et ne réfère pas au type de service de transport en cause;
- Argumentation écrite, para. 34;
143. À l'audience, il est apparu que l'objection de Robert Sinclair porte davantage sur l'inclusion des valeurs de QCRND_{ferme} dans l'ETC_{ferme}, ce qui aurait pour effet de réduire l'ATC_{ferme} disponible pour les clients du service de transport ferme de point à point et ne respecterait pas l'ordre des priorités établi par les Tarifs et conditions;
- Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 49 (ligne 2) à la p. 50 (ligne 9) **[Onglet 49]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 26 (ligne 17) à la p. 27 (ligne 19); p. 29 (lignes 8 à 11) **[Onglet 51]**;
144. Tel que mentionné, le Transporteur propose de déposer un Appendice C-1 amendé dans lequel les inscriptions QCRND_{ferme} ne sera pas pris en compte dans la détermination de l'ETC_{ferme};
- Argumentation écrite, para. 18;
145. Notons pour terminer que NLH ne formule pas d'objection relativement à l'utilisation des inscriptions « QCRD » dans le calcul et l'affichage de l'ATC. Au contraire, son expert Robert Sinclair a reconnu que cette utilisation était conforme aux ordonnances de la FERC;
- Témoignage de Robert Sinclair en chef, N.S., vol. 23, 2 mai 2011, p. 48 (ligne 10) à la p. 49 (ligne 1) **[Onglet 49]** :

So, first, let me discuss that QCRD which is a legitimate use of firm capacity, QCRD according to Attachment C-1, represents transmission commitments on transmission paths for designated native load resources. So, if he doesn't need a native load resource, the transmission capacity on that path is put aside for that resource. And this is a legitimate use of designated resources. They are allowed to have firm capacity on the paths.

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

[nos soulignements]

4. Les inscriptions « QCRND_{non ferme} »

146. NLH, par l'entremise du témoin Sinclair, s'est également objectée à l'utilisation du service secondaire par le Producteur (utilisation de l'inscription « QCRND_{non ferme} »);
147. Il est acquis au débat que l'utilisation du service secondaire pour l'alimentation de la charge locale survient généralement en période de pointe, de façon temporaire et pour de courtes périodes;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 7, 27 octobre 2010, p. 95 (ligne 11) à la p. 96 (ligne 16) **[Onglet 39]** :

Q.124 D'accord. O.K. Alors, donc, l'OATT applicable actuellement au Québec que vous connaissez, vous nous l'avez dit plusieurs fois, permet d'approvisionner la charge locale à partir d'un service ferme charge locale QCRD.

Si HQT souhaite accorder un service ferme à partir d'une ressource non désignée, l'OATT actuel permet au Distributeur de désigner une ressource pour servir la charge locale de ce qui est ferme. Ma question c'est pourquoi le Distributeur utiliserait le service QCRND ferme alors qu'il peut désigner une ressource et utiliser le QCRD?

R. L'utilisation typique de l'alimentation de charge locale à partir de ressources non désignée, c'est pour des courtes périodes... pour des courtes périodes et des choses qui ne pouvaient pas être planifiées à l'avance. Donc, typiquement, là, et c'es l'usage qu'on voit, là, on va voir ça beaucoup en période de pointe. Le Distributeur va ajouter à l'alimentation de sa charge locale à partir de ressources désignées. C'est l'usage typique et c'est donc pas dans l'horizon planifié. On est plus dans un horizon court terme de façon temporaire.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 228 (lignes 6 à 14) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 19 (ligne 23) à la p. 23 (ligne 6) **[Onglet 51]**;
148. Afin de satisfaire à son obligation de fournir l'électricité patrimoniale, le Producteur doit pouvoir effectuer de tels achats de court terme. Ceci est d'ailleurs envisagé par le décret patrimonial, qui reconnaît que le Producteur approvisionne les marchés québécois en électricité patrimoniale à partir de l'électricité notamment achetée par lui;

- Décret 1277-2001, 2001 G.O. II. p. 7705-7725 **[Onglet 65]** :

L'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale est assuré par la fourniture d'électricité produite ou achetée par le fournisseur ou rappelée par ce dernier en vertu des contrats spéciaux ou des ententes de services comportant des clauses de puissance interruptible en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

[nos soulignements]

149. Or, d'un point de vue opérationnel, dans le contexte où le Producteur fait appel à des ressources non désignées de façon temporaire et pour de courtes durées pour fournir l'électricité patrimoniale, il ne serait pas efficace d'exiger que le Producteur en avise le Distributeur afin que ce dernier procède à une inscription QCRND_{ferme};
150. Le Transporteur soumet que dans un tel contexte d'approvisionnement temporaire et de courte durée, le Producteur doit pouvoir obtenir le service secondaire pour alimenter la charge locale en électricité patrimoniale à partir de ressources non désignées, en effectuant lui-même une inscription QCRND_{non-ferme}, mais sans bénéficier de la priorité de niveau trois qui n'est accordée qu'au Distributeur;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 26 (ligne 9) à la p. 27 (ligne 10) **[Onglet 37]**;
 - *Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service, tarifs et conditions de service*, Décision D-2006-066, 18 avril 2006 **[Onglet 56]**;
 - *Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service, tarifs et conditions de service*, Décision D-2006-085, 18 mai 2006 **[Onglet 57]**;
151. À ce sujet, il faut noter que lorsque le Producteur demande le service de transport pour alimenter la charge locale en électricité patrimoniale, il n'obtient pas un service de transport de point à point (Partie II des Tarifs et conditions), mais bien un service de transport de type réseau;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 219 (ligne 9) à la p. 220 (ligne 23) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 7, 27 octobre 2010, p. 101 (lignes 1 à 21) **[Onglet 39]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 2, 19 octobre 2010, p. 15 (ligne 2) à la p. 16 (ligne 12) **[Onglet 37]**;
152. Le témoin Sinclair reconnaît d'ailleurs que le service de transport pour l'alimentation de la charge locale ne s'obtient pas en vertu de la Partie II des Tarifs et conditions, mais bien en vertu de la Partie IV;
- Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 54 (lignes 2 à 18) **[Onglet 51]**;

153. En contre-interrogatoire, il est apparu que le témoin Sinclair considère que les Tarifs et conditions ne devraient pas permettre au Producteur d'utiliser le service secondaire au motif que cette pratique favoriserait indûment le Producteur pour l'approvisionnement de la charge locale, au détriment d'autres entités qui pourraient fournir l'électricité requise à cette fin;

➤ Contre-interrogatoire de Robert Sinclair par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 25, 4 mai 2011, p. 50 (lignes 5 à 24) **[Onglet 51]** :

Q.74 The QCRND non-firm is to serve the native load from a non-designated resource, we agree?

R. Identified by the Producer.

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

R. Yes.

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

R. That's correct.

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

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

[nos soulignements]

154. La position de cet expert doit être rejetée puisqu'elle ne tient pas compte du contexte législatif et réglementaire québécois;

155. Il n'y a pas de marché pour l'alimentation de la charge locale au Québec. En effet, le Producteur a l'obligation de fournir l'électricité patrimoniale, c'est-à-dire le volume de consommation des marchés québécois jusqu'à concurrence de 165 térawattheures annuellement. Pour les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale, le Distributeur doit procéder à des appels d'offres sous la supervision de la Régie;

➤ *Loi sur Hydro-Québec*, L.R.Q., c. H-5, articles 22, 24.1 **[Onglet 66]**;

➤ *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01, articles 52.2, 74.1, 74.2 **[Onglet 67]**;

156. En somme, le Transporteur soumet que le régime des inscriptions QCRND_{non-ferme} devrait recevoir l'aval de la Régie en l'instance, car il respecte le régime législatif en place, il permet d'assurer l'approvisionnement de l'électricité patrimoniale en tout temps, il ne fournit aucun avantage indu au Producteur et ces règles visent à permettre l'application concrète du régime législatif en place;

D. RNCREQ et UC

1. La méthodologie de calcul de l'ATC

157. Dans leur preuve écrite, le RNCREQ et l'UC, par l'entremise de leur expert Philip Raphals, soumettaient que l'Appendice C-1 proposé est « essentiellement futile » puisqu'il devra être substantiellement modifié lorsque la Régie adoptera les normes de fiabilité de la NERC. Par conséquent, ils demandent à la Régie de refuser d'approuver l'Appendice C-1 proposé;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 77-79, 86-87 **[Onglet 24]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 16, 17 février 2011, p. 86 (ligne 9) à la p. 90 (ligne 13); p. 121 (ligne 14) à la p. 123 (ligne 22) **[Onglet 46]**;
158. Il faut toutefois noter qu'à l'audience, le témoin Philip Raphals a cherché à nuancer son opinion en se limitant à affirmer qu'il n'y avait pas de preuve à l'effet que l'Appendice C-1 est conforme aux normes de fiabilité de la NERC, qu'il ne prétendait pas qu'il y ait des différences de fond majeures et que les méthodologies mises de l'avant dans cet appendice *pourraient* devoir être modifiées suite à l'adoption des normes de fiabilité par la Régie;
- Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 15, 16 février 2011, p. 110 (lignes 9 à 11) **[Onglet 45]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 16, 17 février 2011, p. 88 (ligne 17) à la p. 89 (ligne 7); p. 102 (ligne 19) à la p. 103 (ligne 5); p. 119 (ligne 9) à la p. 121 (ligne 13) **[Onglet 46]**;
159. La force probante de l'opinion de cet expert est d'autant plus faible qu'il reconnaît ne pas avoir effectué sa propre analyse des normes de fiabilité de la NERC afin de déterminer si l'Appendice C-1 proposé par le Transporteur s'y conformait et qu'il n'a pas pris connaissance des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements des autres intervenants au dossier, où le Transporteur avait pourtant confirmé que l'Appendice C-1 proposé était conforme aux normes de fiabilité pertinentes de la NERC;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 16, 17 février 2011, p. 104 (ligne 4) à la p. 114 (ligne 23); p. 118 (ligne 1) à la p. 119 (ligne 14) **[Onglet 46]**;
 - Voir également Pièce HQT-31, doc. 1 (B-157), p. 4 **[Onglet 21]**; Pièce HQT-8, doc. 5 (B-132), R2.1, R3.1 **[Onglet 10]**; Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R8.9 **[Onglet 11]**; Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R31.3R **[Onglet 19]**;
160. Avec égards, le Transporteur soumet que les représentations de Philip Raphals à ce sujet ne découlent pas d'une analyse complète des faits et des principes pertinents et devraient être rejetées;

161. Le Transporteur réitère que son Appendice C-1 est effectivement conforme aux normes de fiabilité de la NERC, qu'en vertu des dispositions liminaires de l'Appendice C-1 il doit déjà se conformer à ces normes dans le calcul de l'ATC et qu'un hyperlien vers ces normes (et toute autre règle, norme et pratique) sera affiché sur son site OASIS si la Régie approuve la proposition de modification à l'article 4 des Tarifs et conditions;
- Argumentation écrite, para. 21 et suivants;
162. Le Transporteur ajoute que l'Appendice C-1 fournit tous les détails pertinents relatifs à la méthodologie de calcul de l'ATC, qu'il contribue à offrir plus de transparence dans l'exploitation du réseau et qu'il est au bénéfice de sa clientèle;
163. Soulignons à ce sujet que le RNCREQ et l'UC n'ont fait valoir aucun motif établissant en quoi l'Appendice C-1 tel que proposé ne constituerait pas un ajout avantageux aux Tarifs et conditions actuels;
164. Dans l'éventualité où la Régie n'adoptait pas les normes de fiabilité pertinentes dans leur formulation actuelle, la question de savoir si l'Appendice C-1 doit être modifié afin de tenir compte des normes telles qu'adoptées pourrait faire l'objet d'un débat;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 91 (lignes 2 à 6) **[Onglet 42]**;
165. À ce sujet, soulignons que selon le témoin Philip Hanser, l'introduction des normes de fiabilité de la NERC aux États-Unis n'a pas eu pour effet de forcer les transporteurs assujettis à la juridiction de la FERC à modifier leur Appendice C, dans la mesure où plusieurs Appendices C étaient déjà conformes aux nouvelles normes;
- Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 78 (ligne 6) à la p. 79 (ligne 22) **[Onglet 42]**;

2. La coordination des ATC

166. Le RNCREQ et l'UC, par l'entremise du témoignage de leur expert Philip Raphals, s'opposent à la méthodologie retenue pour la coordination des ATC au motif qu'elle ferait en sorte que le Transporteur ne calculerait plus lui-même l'ATC mais qu'il adopterait purement et simplement l'ATC du réseau voisin;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 84-85 **[Onglet 24]**;
 - Témoignage de Philip Raphals en chef, N.S., vol. 15, 16 février 2011, p. 104 (ligne 22) à la p. 109 (ligne 7) **[Onglet 45]**;
167. Cette prémisse est erronée puisqu'elle suppose à tort que les valeurs de TRM et d'ETC retenues par le Transporteur seront systématiquement identiques à celles du réseau voisin. Or, cela n'est pas le cas, comme l'a d'ailleurs reconnu Philip Raphals à l'audience, en ce qui concerne les valeurs d'ETC;
- Pièce C-3-58, Rapport Raphals, 23 septembre 2010, p. 85 **[Onglet 24]**;

- Argumentation écrite, para. 48 et suivants;
 - Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 16, 17 février 2011, p. 146 (ligne 17) à la p. 149 (ligne 15) **[Onglet 46]**;
168. À l'audience, Philip Raphals a reconnu que l'analyse mathématique effectuée afin de démontrer que le Transporteur adopte purement et simplement l'ATC du réseau voisin, était fondée sur une « hypothèse générique » qui ne tient pas compte des réalités commerciales applicables au Transporteur;
- Contre-interrogatoire de Philip Raphals par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 16, 17 février 2011, p. 148 (ligne 24) à la p. 149 (ligne 5) **[Onglet 46]**;
169. En outre, la preuve au dossier démontre que le Transporteur n'adopte pas purement et simplement les ATC des réseaux voisins; il effectue ses propres calculs, en tenant compte de la TRM des réseaux voisins;
- Pièce HQT-29, doc. 5.1 (B-134), R7c **[Onglet 18]**;
 - Contre-interrogatoire de Philip Hanser par Me Hélène Sicard, N.S., vol. 12, 11 février 2011, p. 66 (ligne 13) à la p. 69 (ligne 24) **[Onglet 42]**;
170. Avec respect, le Transporteur soumet que l'analyse de cet expert sur ce sujet est incomplète et se fonde sur des prémisses erronées. En conséquence, son opinion sur la coordination de l'ATC doit être rejetée;

E. S.É./A.Q.L.P.A.

1. La méthodologie de calcul de l'ATC

171. Cet intervenant propose une série de modifications au texte de l'Appendice C-1;
- Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 11 et suivantes **[Onglet 30]**;
172. D'entrée de jeu, le Transporteur soumet que la crédibilité des positions avancées par cet intervenant et ses experts est grandement affectée du fait que ces derniers ont admis ne pas avoir pris connaissance ni de l'ordonnance 890 ni des normes de fiabilité de la NERC avant de formuler leurs recommandations;
- *Décision sur les sujets à débattre et les demandes d'intervention*, Décision D-2008-116, 11 septembre 2008, p. 6 **[Onglet 58]**;
 - Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 5 **[Onglet 7]**;
 - Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 100 (ligne 9) à la p. 102 (ligne 5); p. 111 (ligne 9) à la p. 112 (ligne 14) **[Onglet 44]**;

173. Le Transporteur s'oppose aux recommandations 4, 7 et 8 de cet intervenant, puisqu'elles réfèrent à des concepts (« capacités de transfert totales brutes », « capacités de transfert totales nettes fiables », « ETC fermes conditionnels jusqu'au niveau énoncé », « TRM fermes conditionnels jusqu'au niveau énoncé », etc.) qui sont inconnus dans l'industrie;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 127 (lignes 3 à 12) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 108 (ligne 20) à la p. 111 (ligne 8); p. 111 (ligne 17) à la p. 114 (ligne 4); p. 125 (ligne 6) à la p. 126 (ligne 2) **[Onglet 44]**;
174. Or, la proposition de modifications du Transporteur s'inscrit dans un souci de cohérence des méthodologies employées dans l'industrie, un objectif qui est au cœur des ordonnances de la FERC et des travaux de la NERC sur le calcul des ATC et qui ne pourrait être atteint si l'on retenait la proposition de cet intervenant;
- Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 12 **[Onglet 7]**;
 - Ordonnance 890, para. 207, 221 **[Onglet 1]**;
175. En outre, l'introduction de la notion de « capacités de transfert totales nettes fiables » est inutile puisque le site OASIS affiche l'information permettant à un client du service de transport de déduire cette valeur;
- Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 116 (ligne 12) à la p. 117 (ligne 25) **[Onglet 44]**;
176. D'autres modifications proposées par cet intervenant sont également inutiles, dont certaines visent des informations déjà incluses dans l'Appendice C-1 tel que rédigé (recommandations 5 et 15), ou visent à introduire des données ou des informations non pertinentes (recommandations 9 et 11);
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 126 (ligne 15) à la p. 127 (ligne 3) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Dominique Neuman, N.S., vol. 1, 18 octobre 2010, p. 173 (lignes 2 à 19); p. 177 (ligne 14) à la p. 179 (ligne 20) **[Onglet 36]**;
 - Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 118 (ligne 8) à la p. 124 (ligne 4); p. 140 (ligne 14) à la p. 142 (ligne 11) **[Onglet 44]**;
177. Les modifications proposées par cet intervenant aux recommandations 3, 7 et 8, concernant le calcul et l'affichage des capacités de transfert de service ferme conditionnel, révèlent une mauvaise compréhension de la nature de ce service et de l'utilité de l'information pour la clientèle du service de transport de point à point. Ces recommandations doivent être rejetées pour les motifs qui suivent :

- a) Le service ferme conditionnel est proposé au client au cas par cas, comme alternative au service de transport ferme demandé, et requiert des études spécifiques afin d'identifier les conditions de réseau et de déterminer les facteurs de risques associés;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S. vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (ligne 8) à la p. 118 (ligne 6) **[Onglet 38]**;
- b) Comme le reconnaît l'intervenant, « il n'existera pas de services de transport ferme conditionnel unique, mais une panoplie de ceux-ci » et le Transporteur pourrait offrir « des services conditionnels différents à des clients différents sur le même chemin »;
- Pièce C-10-56, Précision au Rapport Deslauriers et Fontaine, 26 avril 2011, p. 3-4 **[Onglet 31]**;
 - Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 8 **[Onglet 30]**;
 - Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 130 (lignes 12 à 25) **[Onglet 44]**;
- c) Or, le calcul et l'affichage d'une liste partielle de services fermes conditionnels théoriquement disponibles ne fournit aucune information utile à la clientèle (recommandations 3 et 7);
- d) Le calcul et l'affichage des ATC fermes conditionnels pour l'horizon en temps réel (recommandation 8) est inapplicable puisque le service ferme conditionnel n'est offert que dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point à long terme ferme;
- Article 15.4 b) TC **[Onglet 6]**;
 - Argumentation écrite portant sur le Thème 9 (Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production), para. 4 et suivants;
- e) À tout événement, dans l'horizon programmation, les capacités de transfert sont connues, tiennent compte de toutes les contraintes et limites du réseau et ne sont donc pas « conditionnelles », de sorte que le calcul et l'affichage d'une « ATC ferme conditionnelle » est sans objet dans cet horizon;
- Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 139 (lignes 18 à 23) **[Onglet 44]**;
- f) Cet intervenant traite les options de service ferme conditionnel comme si elles étaient un service de transport distinct du service de point à point;
- Contre-interrogatoire de Jacques Fontaine et Jean-Claude Deslauriers par Me Éric Dunberry, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 132 (lignes 4 à 11) **[Onglet 44]**;

- g) Or, il est clair de l'ordonnance 890 qu'il ne s'agit pas d'un service distinct mais uniquement d'une variante du service de point à point;
- Ordonnance 890, para. 925 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129) fiche révisée relative à l'article 15.4 TC **[Onglet 9]**;
 - Argumentation écrite portant sur le Thème 9 (Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production), para. 5;

F. UMQ

178. Le Transporteur souligne que l'UMQ appuie sa proposition de modifications à l'Appendice C-1 concernant la coordination des ATC avec les réseaux voisins;
- Pièce C-11-26, Complément de preuve de l'UMQ, 23 septembre 2010 **[Onglet 32]**;
 - Témoignage de Louis-Renault Rozéfort en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 190 (ligne 14) à la p. 194 (ligne 8) **[Onglet 44]**;

V- CONCLUSION

179. 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 que l'Appendice C-1 des Tarifs et conditions tel que proposé soit approuvé par la Régie.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 28 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