



ACEF de Québec
570, rue du Roi
Québec G1K 2X2
Tél : (418) 522-1568
Fax : 522-7023
acefque@mediom.qc.ca

Québec ce 4 juillet 2011

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
800, Place Victoria, Bureau 2.55
Montréal QC H4Z 1A2

Par courriel et intranet

Objet : R-3669-2008 phase 2 Argumentation de l'ACEF de Québec

Chère Consoeur,

Voici l'argumentation écrite de l'ACEF de Québec. Le plan de l'argumentation suivra aujourd'hui.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, Chère Consoeur, mes salutations distinguées.

Denis Falardeau
avocat
ACEF de Québec

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

DOSSIER R-3669-2008 phase 2

et

ACEF de Québec

Intervenante

ARGUMENTATION DE L'ACEF de Québec

NOTE DE LECTURE : LES ASTÉRISQUES EN DÉBUT DE PARAGRAPHE SONT DES RECOMMANDATIONS

Introduction :

Après plus de deux ans d'implication, voici les conclusions de notre intervention dans ce dossier. L'objet original de la cause était l'adaptation des conditions de services de transport d'H.Q. aux ordonnances 890 et 890A de la FERC. En 2010, le champ de discussion fut élargi pour inclure les ordonnances plus récentes et complémentaires de la FERC.

Dans notre demande d'intervention soumise le 25/02/2009, nous indiquions :

« l'ACEF de Québec entend traiter des modifications de règlement touchant les conditions de services visant la charge locale et des conditions de services touchant les services de transport de point à point dans la mesure où cela peut affecter le coût de transport de la charge locale (utilisation optimale de la capacité de transport, interfinancement possible en faveur des services de point à point, risques financiers assumés en bout de ligne par la charge locale...), la fiabilité et la disponibilité du service de transport de la charge locale. »

Nos questionnements et préoccupations originellement présentés :

- nous nous questionnons sur la notion de transfert (non défini) en remplacement de transport, sur la signification de diligence raisonnable (A. 32.5...), sur l'adéquation de la méthodologie pour évaluer la capacité de transfert (Appendice C-1) avec les exigences de la FERC...et nous nous demandons si les propositions d'HQT couvraient l'ensemble des modifications apportées par la FERC ;
- définitions des ressources désignées et non désignées (cela vise-t-il des ressources interruptibles pour des considérations climatiques comme l'éolien...) avec les conditions exigées (A. 28.6, 36.5 ...);
- la définition de service secondaire, la portée de ce service, et les conditions de disponibilité et de priorité qui lui sont réservées à ce service (A. 28.4, 36.5 ...);
- la responsabilité des coûts d'investissement (A. 17.7, p. 78 de HQT-12 doc. 5) lors de report du début de service, des coûts des études d'impact (évitement des coûts associés à l'étude d'options selon A. 19.1), mode de vérification de la solvabilité (Appendice L) ...;
- on se questionnait sur la suppression des éléments de l'A. 27, p. 104;
- relativement à l'annexe 3, on se questionnait sur les ressources autres que la production pour offrir le service de réglage, avec leur impact sur la fiabilité et les exigences techniques requises ?

Avec l'élargissement de l'objet de la présente cause, nous avons soumis des commentaires et recommandations concernant les éléments ajoutés (preuve complémentaire du 19/06/2009) :

- conditions des services de compensation d'écart de réception et de livraison.
- tarifs des services de compensation d'écart de réception et de livraison

PORTÉE DE LA PRÉSENTE CAUSE ET DES MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT DE TRANSPORT :

Nous défendons le fait que les clientèles de la charge locale ont leur mot à dire sur l'adaptation du règlement de transport d'électricité d'H.Q., considérant qu'HQD ne peut en l'occurrence défendre les intérêts des clientèles québécoises sans entrer en conflit d'intérêt, du fait qu'HQD est une division d'H.Q., comme HQT, qui promeut au premier chef l'intérêt de la maison mère, H.Q..

L'A. 5 de la LRÉ, indique d'ailleurs que la Régie doit assurer la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des

distributeurs et favoriser la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

En vertu de la LRÉ le «distributeur d'électricité»: est Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité; et le «transporteur d'électricité»: Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité; ainsi la séparation entre le réseau de distribution et de transport, est fixée par la définition du réseau de transport soit :

l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs éleveurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution.

PORTÉE DES RÈGLEMENTS DE LA FERC :

Les règlements de la FERC vise d'abord à contrôler le transport d'électricité entre les États des USA et établir des exigences de réprocité afin d'éviter les abus de pouvoir de la part des propriétaires de réseau de transport en faveur de leurs sociétés mères ou de leurs affiliées. Les règles de la FERC ne s'appliquent donc pas directement à la charge locale, dont les services d'électricité relèvent de la juridiction des États individuels, à fortiori les règles de la FERC ne peuvent s'appliquer de facto à la charge locale québécoise.

L'application des règles de la FERC à la charge locale du Québec relève au premier chef de la discrétion de la Régie de l'énergie du Québec qui conserve pleine juridiction pour décider des tarifs et conditions de transport d'électricité (en vertu de l'A. 31 de la LRÉ).

Le fait que le critère de prix ait été retiré (voir version du règlement du 23/06/2010, HQT-3 doc. 1R) des A. **13.2 et 14.2 (Priorité de réservation) et 14,7 (Réduction ou interruption du service)**, originellement proposés par HQT, nous indique qu'il est pertinent de prendre en compte les cadres législatif et réglementaire propres au Québec pour adapter correctement le règlement sur les tarifs et conditions de transport aux ordonnances de la FERC.

La pertinence de transposer les règles de la FERC à la réglementation du transport d'électricité pour la charge locale du Québec, doit reposer sur des considérations :

- 1) d'équité entre les différentes clientèles bénéficiant des services d'HQT;
- 2) de primauté du service de long terme rendu à la charge locale (qui assume en bout de ligne la responsabilité première des coûts d'opération et des charges d'investissement en transport, ainsi que les risques liés aux revenus et coûts de capitaux et d'exploitation du réseau de transport);
- 3) de normes réglementaires et comptables s'appliquant au Québec, et qui peut justifier des choix différents dans les tarifs et conditions de services devant s'appliquer au Québec.

Nous jugerons donc du bien fondé des propositions de modifications du règlement de transport dans la mesure où cela demeure équitable et dans l'intérêt de la charge locale québécoise (optimisation des services et revenus de transports afin de réduire le fardeau de la charge locale

tout en préservant la fiabilité et la disponibilité du service de transport pour la charge locale).

Les règles de la FERC ne doivent s'appliquer à la charge locale québécoise que si ces règles ne la désavantagent pas, tout en respectant les exigences de la LRÉ et le cadre réglementaire et les exigences comptables actuellement en vigueur au Québec. De même l'application des règles de la FERC aux services de point à point et au service intégré doivent tenir compte du cadre réglementaire et comptable décidé par la Régie de l'énergie et ne pas amener d'interfinancement ou de transfert de risque ou de responsabilité en défaveur de la charge locale.

1) Possibilités de discrimination indues en transport et contrôles des opérations d'HQT

LA FERC reconnaissait en 2000 et 2003 (voir HQT-5 doc. 1 pages 22 et suivantes pour des exemples) que les possibilités de discrimination indues continuaient d'exister dans les domaines où les Transporteurs d'électricité conservaient une discrétion substantielle. Il s'agit donc pour nous de jauger la marge de discrétion qu'il faut accorder à HQT dans des champs touchant les services de point à point et en réseau intégré, de manière à maximiser l'utilisation du réseau et les revenus de transport et réduire le fardeau de la charge locale.

Nous considérons qu'HQT a peu d'intérêt, spécialement à court terme, de maximiser les revenus des services de point à point dans la mesure où la charge locale assume la responsabilité première des coûts de service de transport au Québec. Nous considérons de plus qu'HQT peut en certaines circonstances discriminer indûment contre certains clients qui concurrencent HQT, affiliée directe d'HQT, pour la vente d'électricité et l'utilisation des services et infrastructures de transport. C'est pourquoi nous considérons qu'il faille des règles transparentes et claires en matière de réservation et renouvellement de capacité de transport, de partage de coûts d'investissement etc..

Ainsi le règlement de Transport, doit viser à faciliter les transactions de point à point, tout en garantissant la qualité et la fiabilité du service de transport, en coordination avec d'autres mécanismes réglementaires incitant HQT à optimiser l'utilisation du réseau de transport, tout en améliorant sa productivité et ses processus administratifs et opérationnels.

- Définitions intégrées au règlement de transport (notre preuve du 11/06/2009, pages 3 à 5)

(voir contre-interrogatoire ACEF Q. aux N.S. du 10/02/2011 p. 80-83, concernant les termes ressources et ventes interruptibles, et le réinterrogatoire de Me Dunberry aux pages 107 à 116, justifiant selon nous de préciser certains termes, tels ventes interruptibles, ventes système, slice of system et by unit)

Afin d'assurer une plus grande transparence et de limiter les possibilités d'interprétation divergentes, nous proposons de préciser ou d'ajouter certaines définitions au règlement de transport, nommément pour des termes importants utilisés dans plus d'un article ou pouvant porter à interprétation.

* **Définition d'affiliée (A. 1.2)** : afin d'éviter toute ambiguïté quant au champ d'application du terme « affiliée » qui doit aussi viser les divisions d'H.Q. (définies aux A. 1.62, 1.24 et 1.45, comme H.Q. dans ses activités de distribution, transport ou production) , alors qu'H.Q. est l'entité légalement constituée au Québec, nous proposons d'ajouter à la définition :

« par rapport à une personne morale, société de personnes, autre entité ou division d'une personne morale ou société de personnes ».

* **A. 1.23 Demande préconfirmée** : ajouter après « Une demande » le qualificatif « complète » pour bien marquer que la demande devient préconfirmée lorsque toutes les conditions sont remplies.

* **HQT propose de remplacer le terme « capacité de transport » par « capacité de transfert »**. Nous considérons que le terme capacité de transfert (utilisées aux annexes C et C-1) devrait être clairement défini dans le règlement sur les conditions de transport, et d'autre part que son application devrait se limiter à la capacité de transfert d'un point A vers un point B, via une interconnexion.

Pour la capacité de transporter l'électricité à l'intérieur du Québec (service de point à point, en réseau intégré (A. 28.2) ou pour la charge locale (A. 36.2)), il nous apparaît plus adéquat de conserver le terme « capacité de transport » qui fait intervenir la capacité du réseau intégré de livrer l'électricité en utilisant plusieurs chemins, ou encore plusieurs sources de production ou plusieurs points de livraison. Le réseau de transport intègre ainsi l'ensemble des équipements et chemins de transport d'électricité.

Contrairement à la justification fournie par HQT (HQT-2 doc. 1, Appendice C, page 117) nous pensons que la capacité de transport ne se limite pas à la capacité d'un équipement en particulier, et que la capacité du réseau de transport intègre non seulement la capacité des équipements mais aussi les conditions du réseau de transport de manière plus large que la capacité de transfert, qui nous pensons constitue plutôt un anglicisme lorsqu'utilisé dans le sens plus large de capacité du réseau de transport. De plus le règlement de la FERC vise plus le transport d'électricité, entre États, en passant par des interconnexions, et ne vise pas les services de transport pour la charge locale, de sorte que le terme « capacité de transfert » est moins approprié pour la charge locale.

* **1.15 Conditions du réseau** : suite à la réponse d'HQT à notre DDR (demande 11, HQT-8 doc. 2) nous pensons qu'il est toujours pertinent d'ajouter après « comme l'encombrement d'un réseau », afin d'être plus complet : « ou une perturbation des conditions de fiabilité et de stabilité du réseau » car les réductions de service visées par l'A. 13.6 ne vise pas uniquement le service de point à point ferme. Par consistance la définition visée pourrait être élargie au service en réseau intégré et pour la charge locale.

* **La signification de diligence** (A. 15.4, 19.3, 19.6, 19.9 (non-respect du délai d'exécution des études), 31.2, 32.3 (délai de 120 jours indiqué pour l'étude d'impact pour un service en réseau intégré), 32.4, diligence raisonnable (A. 32.5...), A. 39.2, 40.3 (le délai de 120 jours n'est pas

repris ici), 40.4.

Comme pour l'A. 19.3, il serait souhaitable de fixer un délai maximal pour préciser la notion de diligence raisonnable, afin de limiter la marge de discrétion d'HQT et éviter que les délais s'étirent impunément, retardant la livraison des services de point à point notamment. Par équité il serait souhaitable de spécifier des délais limites pour le service rendu à la charge locale.

Il appert que le pro forma de la FERC conserve des délais précis en jour et propose des pénalités lorsque le transporteur ne respecte pas les délais prescrits (voir contre-interrogatoires de Me André Turmel, N.S. du 27/10/2010, pages 46 à 50).

* 1.32 Interruption : il serait plus approprié de définir « Interruption ou réduction de service » car une interruption réfère normalement à un arrêt complet de service; de plus la réduction de service en tout ou en partie peut être opérée pour des raisons économiques, selon l'A. 14.7, mais aussi pour des raisons de fiabilité ce qui devrait se retrouver dans la définition 1.32.

L'A. 1.47 parle justement de réduction de service ferme ou non ferme pour des raisons de fiabilité.

* Nous proposons de définir clairement **ressources intermittentes et ressources et charges interruptibles** (A. 37.1) afin d'éviter toute confusion dans les termes et d'assurer une compréhension commune de ce que doivent être les ressources désignées ou non (A. 1.50, 28.6, 30.1 et 38.1 (désignation des ressources en réseau), 30,2 et 38.2 (désignation de nouvelles ressources) 36.5).

À l'article 37.1 on parle de charges interruptibles alors qu'aux A. 1.51 et A. 38.1 (Désignation des ressources du Distributeur) et 38.2 (Désignation de nouvelles ressources du Distributeur)) on parle de ressources pouvant alimenter la charge locale d'HQD sur une base non interruptible. Une charge interruptible n'est donc pas équivalente à une ressource interruptible et ces termes devraient être clairement définis.

* Le terme « ventes non interruptible » devrait aussi être défini clairement (voir réinterrogatoire de Me Dunberry et notre contre-interrogatoire sur la désignation et suppression des ressources, N.S. du 10/02/2011 p. 80-83, et p. 107 à 116). Suite au réinterrogatoire de Me Dunberry (N.S. du 10/02/2011 p. 114 à 116) on devrait au besoin préciser le terme « slice of system » par rapport à « by unit » lorsque l'on parle de désignation et suppression de ressources.

* De même le concept de **service secondaire** devrait-être défini en début de règlement d'autant qu'il présente des conditions différentes selon qu'il s'applique au service de point à point (A. 13.6, 14.2, 14.7, 22.1), au service en réseau intégré (A. 28.4, 28.6, 30.4) et au service pour la charge locale (A. 36.3, 36.5, 38.5).

* Les notions de **coûts d'opportunité du revendeur et de coût d'expansion d'HQT** (A. 23.1) devraient aussi être définis clairement (voir aussi réponse 5.1 à la Régie en HQT-8 doc. 1).

* De même les « *Pratiques usuelles des services publiques* » auxquelles on fait référence à l'article

1.44 devraient être définies plus clairement et référer aux normes de fiabilité qui sont approuvées par la Régie de l'énergie (N.S. du 27/10/2010, pages 188 à 193)

2) Les articles visant le service conditionnel et les services préconfirmés (preuve ACEF Q. du 11/06/2009, page 5)

- **Service ferme conditionnel**, A. 13,4 (convention avec options de réduction conditionnelle), 15.4 (obligation de fournir un service conditionnel), A. 19.1 (Avis de nécessité d'étude d'impact, A. 19.3 (procédures d'études d'impact)

Selon HQT les études d'impact comportant des options de nouvelle répartition ou de réduction conditionnelle sont plus complexes à réaliser et présentent des risques plus élevés en terme de fiabilité du service (voir DDR 12.c en HQT-8 doc. 2, et réponse 8.2 en HQT-8 doc. 1).

* Nous demandons que les niveaux de risque acceptables soient établis de manière transparente et sous l'angle d'une analyse bénéfices-coûts pour les clientèles de la charge locale et qu'ils soient négociés avec HQD.

* L'horizon pour la réévaluation de la pertinence d'une nouvelle répartition et des conventions de service, ne devrait pas être fixée de manière stricte à 2 ans, mais pourrait être réduit à un terme moindre afin de limiter le risque qui croît avec l'évolution de la demande.

« La réévaluation d'une nouvelle répartition et des conventions de services doit se faire au plus tard aux deux ans, et plus tôt si l'évolution de la demande et la fiabilité du réseau de transport le requiert. » (dont A. 15.4 (ii) revue biennale)

* **Le Service provisoire partiel (A. 19.7) est** en partie redondant avec le service conditionnel. Le service provisoire pourrait être limité au service de point à point non ferme, sinon cela vient affaiblir la portée du service conditionnel, qui présente des priorités différentes, associé au service de point à point ferme.

- **Services préconfirmés** (A. 17.1, A. 17.2, paragraphe iX., A. 17.3 (dépôt) et A. 17.5) (**preuve ACEF Q. du 11/06/2009, p. 5-6**)

Afin de justifier le fait que la priorité accordée aux services préconfirmés est supérieure aux services non préconfirmés et protéger HQT des effets d'un désistement, nous recommandons :

- de faire signer une convention de service dès la demande préconfirmée de service (A. 17.1 et 17.2) avec une clause indiquant que le service sera offert conditionnellement (à la disponibilité de la capacité et aux résultats des études d'impacts et à l'évaluation des investissements requis)

- et/ou d'indiquer aux A. 17.3 et 17.5, que dans le cas d'une demande préconfirmée, le dépôt sera conservé en totalité par HQT si la demande de service est abandonnée par le demandeur après son acceptation par HQT.

3) Le calcul de l'ATC et du TTC (preuve du 11/06/2009, p. 6-7)

Nous considérons qu'il demeure certains éléments dans le calcul des ATC et TTC pour lesquels HQT possède une marge de discrétion : marge de % pour l'entretien ou la durée d'indisponibilité des équipements suite à des événements, prise en compte spécifiquement au Québec des réservations de la charge locale (selon M. Clermont, N.S. du 18/010/10 p. 121-122 et M. Clermont et Hanser, aux NS du 14/02/2011 pages 122 à 130, il peut subsister des différences dans la méthode de calcul des ATC entre réseaux), capacité interne des différentes voies de transport...)

L'expert de NLH fait état d'éléments pouvant mener à une sous-estimation de l'ATC (cas où les ressources de production ont une capacité inférieure à la somme des différentes charges réparties de la charge locale (HQT-8 doc. 5, DDR 5 et 6), d'où la pertinence de vérifier les modalités particulières de calcul des ATC et TTC.

En réponse à la question 6.2 et autres, de HQT-8 doc. 5, HQT indique ne pas proposer de changements dans la présente demande relativement à la désignation des ressources du Distributeur. Cela ne nous indique pas si HQT se conforme aux exigences de la FERC en la matière (par. 868 et 891 de l'ordonnance 890A). Nous pensons qu'HQT devrait justifier tout écart relativement aux prescriptions de la FERC afin de prouver qu'elle se conforme pleinement aux ordonnances ou de justifier pourquoi elle ne suit pas ces règles.

La réponse 7.1 (HQT-8 doc. 5) HQT ne prouve pas qu'elle se conforme au paragraphe 327 de l'ordonnance 890. En effet, selon nous le fait d'afficher les modes de calcul des réseaux voisins ne prouve pas qu'HQT se coordonne avec les réseaux voisins pour établir sa méthode de calcul des ATC. Voir aussi la réponse 8.1.4 en HQT-8 doc. 6.

Selon M. Clermont d'HQT (N.S. du 18/10/2010 p. 125) les normes du NERC en matière de calcul de l'ATC (normes mode 001, mode 004, 008 et 029) ont été approuvées par la FERC mais ne sont pas encore en vigueur aux USA, n'ont pas été approuvées par la Régie de l'énergie pour le Québec et pourraient donc faire l'objet de modifications ultérieures.

M. Clermont indique (N.S. du 18/10/2010 p. 128) que la coordination des ATC avec les réseaux voisins porte sur les capacités fermes et pour tous les horizons des capacités fermes. Le premier objectif visé par HQT pour coordonner le calcul de l'ATC était de faire monter les capacités de transfert du côté américain car typiquement nos capacités à nous étaient toujours supérieures à celles affichées par les réseaux américains.

HQT retient la valeur la plus élevée de TRM (marge de fiabilité pour tenir compte des incertitudes dans les prévisions sur l'interconnexion), entre celui d'HQT et celui du réseau voisin, ce qui donne un ATC minimum ($ATC = TTC - ETC - TRM$) pour chaque chemin et chaque période considérée, où ETC = réservations déjà engagées et les réservations d'HQT pour les fins de la charge locale (à partir des ressources désignées (QCRD) ou non (QCRND)).

La procédure de coordination retenue par HQT revient donc à minimiser l'ATC disponible pour répondre à des besoins fermes de transport, ce qui contribuera à restreindre, selon notre

compréhension, les réservations de long terme au Québec pour tenir compte des contraintes plus importantes sur les réseaux voisins.

Nous considérons que cette façon de faire réduira à long terme les revenus de transport (en réduisant les revenus des réservations de long terme, (voir les déclarations de M. Clermont aux N.S. du 18/10/2010 p. 130 «Un mot rapidement sur l'impact de la coordination. Alors, sur la programmation que font les clients de leur service pas d'impact. Sur l'exploitation du réseau, encore là, pas d'impact. Par contre, dans le cas... lorsqu'une nouvelle demande est soumise ou lors de l'exercice d'une priorité de renouvellement, il est possible, dépendant des circonstances spécifiques des interconnexions et des capacités qu'il y ait effectivement un impact. Dans tous les cas, ça ne semble pas compromettre l'accès au réseau du Transporteur mais possiblement le type de service pour y accéder. »

et en augmentant, dans une moindre mesure, les réservations de court terme, car les clients utiliseront les réservations de court terme de manière ciblée dans le temps, ce qui accroîtra le fardeau de la charge locale (mais HQT n'a pu chiffrer l'impact de la réduction des ATC, voir réponse de M. Clermont à notre contre-interrogatoire, N.S. du 11/02/2011 pages 131, Q. 313).

En effet selon M. Clermont d'HQT (N.S. du 18/10/2010 p. 130) « sur la programmation que font les clients de leur service pas d'impact. Sur l'exploitation du réseau, encore là, pas d'impact. Par contre, dans le cas... lorsqu'une nouvelle demande est soumise ou lors de l'exercice d'une priorité de renouvellement, il est possible, dépendant des circonstances spécifiques des interconnexions et des capacités qu'il y ait effectivement un impact. Dans tous les cas, ça ne semble pas compromettre l'accès au réseau du Transporteur mais possiblement le type de service pour y accéder. »

* Nous considérons qu'il est préférable qu'HQT affiche les ATC propres au réseau et interconnexions du Québec et limiter les réservations fermes en fonction de l'ATC propre au réseau québécois et qu'il affiche les ATC (généralement plus faibles) propres aux réseaux et interconnexions voisins afin de permettre aux clients de faire des choix éclairés sur le type de réservation qui réponde le mieux à leur besoins, considérant les contraintes sur les réseaux voisins.

Contrairement à ce que laisse entendre en réinterrogatoire M. Clermont d'HQT et son expert M. Hanser (N.S. du p. 156 à 168), l'affichage des deux ATC calculés de part et d'autre d'une interconnexion constitue une approche transparente et respectueuse des clients qui peuvent alors établir leurs réservations en toute connaissance de cause et décider de faire des réservation de long terme ou non, connaissant la source et la partie responsable des contraintes.

* HQT doit prouver que sa méthodologie de calcul de l'ATC et du TTC et de l'affichage du mode de calcul et des valeurs d'ATC et TTC des réseaux voisins respectent les exigences de la

FERC, du NERC et NPCC ainsi que les recommandations ou standards du NEASB (voir réponse à nos DDR et à celles de la Régie : HQT-8 doc. 5, réponses 1.1, 1.2, 4.1 et 8.2).

* HQT devrait faire rapport dans les prochaines années à la Régie de l'impact sur les revenus de point à point, de la modification de la méthode de calcul de l'ATC si la Régie retient la proposition d'HQT et des correctifs devraient être envisagés si les revenus de point à point sont significativement affectés à la baisse suite à ce changement de méthode de calcul.

Les ATC et TTC sont définis essentiellement pour les interconnexions individuelles donc pour les activités d'importation et d'exportation. Les capacités de transfert pour les chemins à l'interne et pour les transactions de passage impliquant le transport d'électricité venant d'une interconnexion et sortant par une autre ne sont pas définis dans l'annexe C-1 (comme le reconnaît M. Clermont d'HQT, pour qu'il reste possible de calculer des ATC pour les chemins internes, mais cela serait non nécessaire et fastidieux pour le réseau du Québec, N.S. du 18/10/2010, pages 130-131). Il faudrait évaluer s'il ne serait pas pertinent de définir formellement la méthodologie de calcul pour ces types de transaction en lien avec les services en réseau intégré ou de point à point potentiellement réalisés à l'interne dans le futur.

4) Les études d'avant projet et d'impact sur le réseau et leur facturation et les frais requis lors du report de service

*** Évitement des coûts associés à l'étude d'options selon A. 19.1**

Afin d'éviter toute interprétation erronée de l'A. 19.1 (voir réponse d'HQT à notre DDR : HQT-8 doc. 2, R. 11, page 9) nous proposons de réécrire la seconde phrase de A. 19.1 proposé par HQT :

« une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options. »

par : « Si le client admissible avise qu'il ne souhaite pas intégrer ces options à l'étude d'impact, avant la soumission de la convention d'étude d'impact, il évitera les coûts associés à ces options. »

*** Facturation des coûts associés à la réévaluation bi-annuelle** : pour s'assurer qu'il soit bien clair que les clients qui optent pour un service impliquant une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle doivent en assumer pleinement les coûts de la réévaluation dans le futur (voir rép. 10.1 d'HQT en HQT-8 doc. 1), nous proposons d'ajouter à la fin de l'A. 19.1 :

« De plus le client doit assumer les frais liés à la réévaluation bi-annuelle prévue à l'A. 15.4 b servant à démontrer qu'HQT est apte à maintenir la nouvelle répartition. Sinon une autre répartition pourrait être proposée et le client devrait assumer les coûts de cette autre répartition ».

* La réévaluation devrait explicitement viser les conditions de réduction de services avec possibilité de proposer de nouvelles conditions de services si l'état du réseau a évolué depuis 2 ans. Le client devrait avoir la discrétion, en payant, de faire réévaluer les conditions de réduction avant deux ans sachant que le réseau de transport a été par exemple renforcé ou modifié.

*** Les frais requis lors du report du commencement de service :**

A. 17.7 Prolongation pour le commencement du service (p. 78 de HQT-12 doc. 5)

HQT propose d'autoriser jusqu'à 5 prolongements du début du service, d'une année chacun, sous réserve des conditions de disponibilité, en exigeant le paiement d'un mois de service par année de décalage, payable par le client dans un délai de 15 jours suivant son avis de report de service .

Lors de notre contre-interrogatoire (N.S. du 27/10/2010, pages 22 à 26), Mme Lalande a confirmé que le report implique normalement l'ajout de frais d'intérêt dans la base tarifaire :

«Normalement, le Transporteur, pour faire une mise en service, doit être en mesure d'exploiter l'équipement. Alors, de façon générale, oui, l'hypothèse que vous posez serait juste, on attendrait que l'actif puisse être exploité pour être mis en service...

Les intérêts vont courir tant que la mise en service n'est pas faite, ils vont s'ajouter au coût de projet. Le coût de projet devra, s'il est sous le seuil de la location, il sera couvert par la location et le tarif. Si c'est supérieur à l'allocation, il y aura à ce moment-là une révision, mais une compréhension des choses, il y aura une contribution. »

Lors de notre présentation de preuve en audience le 14/02/2011 (voir N.S. du 14/02/2011, pages 104 à 106) nous avons clairement démontré que requérir le paiement d'un mois de service (soit 6,40\$/kW ou 1/12 du tarif annuel de 76,8\$/kW/an) par année de report du début de service, ne couvre pas l'ensemble des coûts de capitaux associés aux investissements assumés par HQT pour desservir un nouveau client. En effet, HQT peut devoir assumer des coûts d'investissement allant jusqu'à 622\$/kW : comme dès la fin des travaux, s'applique le taux de rendement de 8% accordé HQT, c'est 49,76\$/kW en coût de service qui doit minimalement être assumé par l'ensemble des clientèles du réseau de transport. Et si, dans le cas où les coûts d'investissement sont ajoutés à la base tarifaire dès la fin des travaux, plutôt qu'au début du service, l'on ajoute 5% d'amortissement (amortissement linéaire sur 20 ans) c'est 31,10\$/kW de frais qui s'ajoute et qui ne sont pas couverts par le paiement d'un seul mois du tarif annuel, par année de report.

Nous considérons que le paiement d'un seul mois de la facture annuelle par année de report ne couvrira généralement pas les coûts de capitaux assumés par HQT coûts qui seront refileés dans la facture de transport à l'ensemble des clientèles existantes du service de transport, ce qui constitue une forme d'interfinancement au détriment de la charge locale, ce que nous refusons d'entériner. Nous considérons que la règle du 1/12 de la facture annuelle par année de report ne tient pas compte des règles et normes comptables édictées par la Régie et qui ne sont pas nécessairement utilisées aux États-Unis.

* Afin d'éviter toute forme d'interfinancement le paiement à verser par année de report devrait être modifié par la formule suivante :

Paiement par année de report = Maximum entre (1/12 facture annuelle) et (les frais de capitaux et autres effectivement assumés par HQT pour les investissements associés au service reporté).

* Il faudrait préciser ce que signifie, à l'A. 17.7, la condition ajoutée par HQT : « sous réserve des conditions de disponibilité ».

5) Modification des articles visant la charge locale : (preuve du 9/06/2009, pages 8 à 11, ainsi que notre réponse 2.1 à la DDR # 1 de la Régie)

a) Désignation des ressources d'HQD

Selon A. 1.51 (A. 1.50 pour le service intégré) et l'A. 38.1 (A. 38.2) HQD doit désigner selon le mode d'attestation précisée à l'A. 37.1 (V) toute ressource (nouvelle) qui est achetée pour alimenter la charge locale, en excluant :

- i) les ressources ou partages de ressources qui font l'objet d'une vente à un tiers pour une charge autre que la charge locale.
- ii) ou les ressources qui ne peuvent servir à alimenter la charge locale sur une base non interruptible, sauf pour les fins de partage de ressource.

Le premier élément i), ou l'élément ii) en lien avec des ressources interruptibles, exclurait selon notre compréhension toute ressource d'HQP, servant en partie ou totalité, aux exportations, à tout le moins pour les périodes où les exportations sont effectuées, ce qui exigeant que pour respecter le sens de cet article, HQD devrait « dédésigner » les ressources qui sont utilisées à des fins d'exportations (à tout le moins pour les heures où ces ressources servent à l'exportation d'électricité).

Cette exigence de la FERC, qui vise selon notre compréhension à éviter que les services de transport de la charge locale servent aussi aux fins d'exportation (les monopoles de distribution aux USA pouvant posséder les ressources de production d'électricité, alors qu'au Québec, HQD ne possède pas, pour le réseau intégré, les ressources alimentant la charge locale) nous apparaît ne pas tenir compte de la réalité propre au Québec où le parc de production d'HQP peut servir à la fois à répondre aux besoins de la charge locale et aux besoins externes. Respecter intégralement cette exigence requerrait des désignations et « dédésignations » en continu de la part d'HQD, ce qui constitue selon nous un fardeau inutile et trop contraignant et qui n'est pas pertinent considérant la séparation fonctionnelle de la distribution et de la production d'électricité au Québec. Cela vise aussi selon notre compréhension les ressources pouvant servir à alimenter la charge locale en date du 1/01/2001 et qui sont associées au bloc patrimonial (dont les centrales sont désignées individuellement par HQD, voir N.S. du 9/02/2011, pages 66-67), et qui peuvent aussi servir à l'exportation en période hors pointe.

Même si HQT n'a pas le rôle d'enquêter pour vérifier que les désignations et attestations de ressources sont correctement effectuées (voir N.S. du 9/02/2011, pages 12-13). À la lecture des commentaires et réponses d'HQT il nous apparaît évident que les exigences de désignation et suppression de ressources d'HQD, dans le contexte propre au Québec, pourront poser problème si l'on applique à la lettre les modifications proposées par HQT. Nous ne pouvons adopter des règlements sans s'assurer au préalable de leur caractère opérationnel et de la capacité d'en vérifier l'application adéquate.

« Il faut noter que l'attestation est prise pour avérée témoignant d'un acte unilatéral de celui qui l'envoie et non d'une demande et, en conséquence, donc l'attestation est acceptée sans vérification, ni discrétion de la part du Transporteur... Il faut noter que l'attestation est prise pour avérée témoignant d'un acte unilatéral de celui qui l'envoie et non d'une demande et, en conséquence, donc l'attestation est acceptée sans vérification, ni discrétion de la part du Transporteur.»

et (N.S. du 9/02/2011, page 51)

« FERC confirme que le Transporteur n'a pas à faire enquête sur la validité des suppressions, des désignations, des non suppressions. Et FERC a clairement expliqué qu'elle ne souhaitait pas que le Transporteur ait un pouvoir d'enquête puisqu'un pouvoir d'enquête introduit une notion de discrétion, de conflits potentiels, de manque de transparence ou de situations pas claires. Il y a l'attestation qui ajoute un niveau de contrôle simple. »

M. Clermont en réponse à Me Sicard (N.S. du 9/02/2011, page 31-33) :

« (Q.54 Alors, le distributeur va être obligé, selon ce que vous me dites, de gérer au jour le jour à travers toutes ces centrales-là auprès d'HQP et tous les autres producteurs, s'informer est-ce qu'il y a des ventes fermes à partir d'une de ces centrales-là aujourd'hui, demain, la semaine prochaine. Puis à chaque effectuer une dé-désignation? C'est ce que je comprends de votre témoignage.

R. Je pense que la logique que FERC a voulu mettre dans la suppression, et qui est la nôtre aussi, dans la suppression. À l'ultime, oui. Je ne pense pas que la logique qui est derrière tout ça c'est d'envoyer des suppressions de désignation temporaire pour une heure, après ça ça revient, ça repart une heure. Je pense que ça devient vite ingérable pour tout le monde, pour celui qui désigne, pour celui qui désigne ou qui supprime, celui qui les reçoit, le Producteur. Les cas probables c'est les ventes, comme on disait les ventes fermes, les ventes non interruptibles de façon temporaire ou la substitution pour une période. Mais je pense que la logique veut que ce soit fait pour des périodes plus longues. Ceci dit, strictement parlant, quand je vous parle de la logique il n'y a rien dans le texte qui limite la durée. Ça ne dit pas que ça ne peut pas être fait pour une heure. Je pense que dans la réalité des choses, tout le monde va se rendre compte vite qu'on ne voudra pas embarquer dans ce régime-là. Bien, le distributeur au premier plan ne voudra pas embarquer dans un régime comme celui-là, mais le texte ne précise pas la durée.»

(N.S. du 9/02/2011, page 33) : « Q.55 Mais le texte, tel qu'il est là, impose un fardeau important au distributeur et au Producteur pour toutes les centrales qui sont sur HQT-8, Document 6.2?

(N.S. du 9/02/2011, pages 34 et 43-44) « R. Bien, elle impose certainement des contraintes supplémentaires. Par contre, des ventes fermes à des tiers je ne sais pas combien il s'en fait, je ne sais pas de quelle nature il y en a, je ne sais pas le nombre qu'il y en a. Dans le cas où on se parlait, vous m'avez parlé de petits producteurs. »

Dans le contexte où je comprends de cette liste que toutes les centrales du producteur sont désignées comme étant pour l'alimentation de la charge locale, je parle du producteur HQP, comment peut-il, sans qu'il y ait de dé désignation, effectuer quelque vente ferme que ce soit à l'exportation?

R. Sans qu'il y ait suppression de désignation sous une forme ou sous une autre ?...

R. Bien, normalement il devrait y avoir suppression de désignation sous une forme ou sous une autre. Le Transporteur s'attendrait de recevoir un avis de suppression de désignation de la part du distributeur.

Q.69 O.K. Cette obligation-là existait-elle avec le Tarif actuel? Pas ce que vous voulez changer mais est-ce que cette obligation existait avec le Tarif actuel?

R. La compréhension du Transporteur, et celle qui prévalait dans l'industrie, était que des ventes système, donc des ventes faites à partir des surplus dégagés pour l'alimentation de la charge locale, tant qu'elles étaient faites sur une base où on pouvait ramener chacune des centrales pour l'alimentation de la charge locale en tout temps, que ce type de vente, donc une vente de type système, la compréhension de l'industrie avait toujours été que ça ne constituait pas une violation au Tarif actuel. »

(N.S. du 9/02/2011, page 44) « Q.70 Et donc, les règles qui s'appliquent à l'heure actuelle vont devenir encore plus contraignantes avec la nouvelle proposition?

R. Il y a des contraintes de plus avec l'interprétation qui est celle que FERC a donnée et les mécanismes qui ont été

ajoutés au Tarif et dont on propose l'adoption. Effectivement, il y a des contraintes supplémentaires. ...

Q.73 Et avec les nouvelles règles, chaque fois que HQP va vouloir faire une vente ferme aux États-Unis, il va devoir demander au distributeur de dé-désigner temporairement une centrale à l'avenir?

R. Vous avez bien dit vente ferme?

Q.74 Voilà.

R. Oui. »

Les deux exclusions aux ressources désignables nous apparaissent plus contraignantes que ce qu'en pense HQT, ce ne sont pas que les ressources interruptibles servant à l'exportation qui seraient visées par l'exclusion (contrairement à ce que laisse entendre M. Clermont d'HQT, voir N.S. du 9/02/2011, pages 55-56) mais aussi les ressources qui font l'objet d'une vente à un tiers (que ce soit une vente interruptible/ferme ou non) pour une charge autre que la charge locale, cet élément étant encore plus restrictif. Selon notre compréhension le respect des conditions de désignation et suppression risquent fort de devenir rapidement ingérables, comme l'indique M. Clermont d'HQT. D'autant que la suppression de ressources n'aidera vraisemblablement pas dans le contexte du Québec à libérer les interconnexions (N.S. du 9/02/2011 page 58-59) ni à régler un problème de congestion, qui n'existe pas ici.

Dans tous les cas la désignation doit être accompagnée d'une attestation (N.S. du 9/02/2011, pages 14-15).

Nous avons montré lors de notre présentation en audience (N.S. du 14/02/2011 pages à 112-113) que les centrales de production au 31 décembre 2000, incluant Churchill Falls, avaient produit après perte (7,5%) environ 172 TWh, alors que le bloc patrimonial est de 165 TWh (après perte), donc à partir des centrales existantes au 1/01/2001, HQP pouvait aussi exporter de l'électricité.

Clairement une ressource désignée doit être réservée aux seules fins de la charge locale. L'engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée, n'exige pas que ce soit pour des exportations fermes, en autant que ce soit des ventes à des tiers, autres que la charge locale. Selon notre compréhension le « sliced by system » plutôt que le « by unit » ne permet pas d'échapper à l'obligation de supprimer des ressources désignées d'HQD, lorsqu'elles sont utilisées pour desservir d'autres charges que la charge locale. Cela accroît selon nous considérablement le fardeau de désignation et de suppression de ressources de la part d'HQD si les propositions d'HQT sont acceptées intégralement.

* À l'A. 37.1 (V) (2) il faudrait plutôt indiquer (preuve ACEF Q. du 9/06/2011, page 11) : « engagement pour une vente à un tiers de la part du distributeur », car HQP peut exporter à partir de ressources qui servent aussi à alimenter HQD, ce qui ne devrait pas affecter la responsabilité d'HQD, HQP ayant à réserver les services de transport pour les fins d'exportation.

Selon HQT (contre-interrogatoire de l'ACEF Québec, N.S. du 10/02/2011, pages 83 à 86) le fait

que l'information ne se retrouve pas sur le site OASIS ne pose pas de problèmes en terme de gestion ou de planification du réseau. L'objectif visé par HQT pour l'affichage sur le site OASIS des désignation des ressources d'HQD est d'assurer une plus grande transparence. Mais si l'information requise vise essentiellement les chemins internes (non sujets à congestion) et n'affecte pas la disponibilité des services de point à point, nous croyons que le fardeau exigé d'HQD n'en vaut pas la peine et risque d'alourdir sa tâche et la gestion des approvisionnements surtout si les ressources d'HQP doivent être désignées, lorsqu'elles servent en partie à l'exportation.

Ces exigences peuvent être raisonnables et souhaitables dans le cas du service intégré qui cible normalement des zones de services localisées et l'utilisation de quelques ressources, mais dans le cas du service rendu à la charge locale cela implique une multiplicité de ressources et de nombreux points de livraison (charges multiples), de plus il faut tenir compte du fait que les ressources non désignées ont une priorité moindre).

On peut questionner la pertinence de désigner une nouvelle ressource en étant tenu de le faire via OASIS, alors que la désignation des ressources existantes se fait sans passer par le site OASIS. À tout le moins si la ressource non désignée ne transite pas via les interconnexions et n'affecte pas la capacité d'offrir des services de point à point (ATC et TTC non affectés), nous ne voyons pas l'utilité directe de passer par le site OASIS pour désigner la ressource.

* La désignation des nouvelles ressources d'HQD (A. 38.2) ne devrait être affichée sur le site OASIS que si elle emprunte des chemins déjà affichés sur OASIS et servant aux service de point à point, autrement nous considérons que cette exigence constitue un fardeau inutile imposé à HQD et à la charge locale.

* Il faudrait préciser dans le règlement, Tarifs et conditions, les deux modes de désignation et suppression de ressources (slice of system et unit by unit) dont fait référence la FERC (N.S. du 10/02/2011, pages 114-116).

- **Le service secondaire** : (priorité (A. 13.6, 14.2 (réduction service), 28.4, 28,6, 30,4, 36,3, 36,5, 38,5) (preuve ACEF Q. du 9/06/2009 pages 9 à 11)

Le service secondaire doit servir à alimenter la charge locale à partir de ressources non désignées (voir N.S. du 27/10/2010, pages 91 à 96).

À l'A. 36.3 on indique que la priorité associée au service secondaire est supérieure à celle de tout service de point à point non ferme. Mais il n'est pas indiqué explicitement que la priorité du service secondaire est inférieure à celle de tout autre service de point à point ferme.

Il est étonnant de voir que le service secondaire qui est livré sans frais tant que la capacité de transport totale réservée pour desservir la charge locale n'est pas dépassée, soit traitée différemment d'un service ferme. En effet le service secondaire est normalement utilisé à même la capacité ferme réservée pour la charge locale (au delà de ce niveau de réservation le service

secondaire doit être payé en supplément par HQD) par contre on lui accorde une priorité inférieure au service de la charge locale impliquant des ressources désignées.

De plus selon l'A. 13.6 le service secondaire est réduit comme le service conditionnel lorsque les conditions s'appliquent, nous comprenons que le service secondaire est alors traité comme un service de point à point non ferme, ce qui nous semble incorrect parce que normalement la priorité du service secondaire doit être supérieure au service non ferme.

L'A. 14.7 définit les priorités lors de réduction ou interruption de service; on comprend que le service secondaire dispose d'une priorité supérieure au service conditionnel lorsque les conditions s'appliquent, mais inférieure au service de transport non ferme (de plus longue durée) suivie du service ferme possédant la priorité supérieure, ce qui s'oppose à l'A. 13.6 .

Selon le tableau 15,1 (priorité d'utilisation des interconnexions), en HQT-8 doc. 1, la priorité pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées (niveau 3), exercée par HQD, est intermédiaire à la priorité accordée au service de point à point de court terme ferme (niveau 2) et à celle accordée au service de point à point de court terme non ferme (niveau 4), alors que la priorité au service non ferme de sous-classe secondaire est repoussée au niveau 5. De même la priorité pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée tombe au niveau 6 lorsqu'exercée par HQP.

* La priorité accordée au service secondaire devrait être équivalente au service ferme lorsque ce service est utilisé à même les réservations fermes d'HQD, autrement sa priorité devrait toujours être supérieure à celle accordée au service de point à point non ferme.

De même la priorité, pour les réservations, la réduction ou l'interruption de service et l'utilisation des interconnexions pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée devrait être équivalente pour HQP et HQD, tant que le service vise à répondre aux besoins de la charge locale.

* HQT indiquait respecter les recommandations du NAESB en matière de priorité (N.S. du 27/10/2010, pages 86-87) : HQT devrait prouver clairement cette affirmation et montrer que les recommandations du NAESB respectent les décisions de la Régie de l'énergie en la matière.

* Il serait pertinent selon nous de regrouper les A. 37.1 (informations requises annuellement d'HQD) et 39 (désignation de la charge locale), afin d'éviter certaines redondances.

* Obligation de nouvelle répartition par HQT des ressources d'HQD (A. 38.5 et 38.6) : cela doit se faire au moindre coût et sans discrimination entre clients (voir discussion sur A. 27 plus loin).

6) Autres modifications proposées (preuve du 9 juin 2009, pages 11 à 16)

- Services complémentaires offerts par les ressources autres que la production (voir aussi notre réponse 1.1 à la DDR # 1 de la Régie de l'énergie, concernant les ressources autres que la production pouvant offrir certains services complémentaires et concernant les exigences techniques et de fiabilité qu'on devrait leur réserver)

* HQT devrait prouver rigoureusement son affirmation à l'effet que les ressources autres que de production devraient répondre aux mêmes critères et exigences techniques d'HQT, en montrant notamment que les normes demeurent identiques dans les juridictions où les services complémentaires sont offerts par ce type de ressources. Nous pensons à moins de preuve contraire que ces nouvelles ressources requièrent des exigences techniques et de fiabilité particulières, adaptées à leurs caractéristiques propres, quitte à pouvoir garantir les services livrés par ces nouvelles ressources, par des ententes de service compensatoire avec HQT.

* Si des pénalités sont finalement imposées à HQT (pour des délais indus dans la livraison des études d'impact (A. 19.9 et 32.5)...) ou à HQD (utilisation sans réservation des services de transport, A. 3 et A. 13.7.d,...) ces pénalités devraient être portées dans des comptes séparés puis assumées par HQT et HQD et non reflétées dans les coûts de service de la charge local.

* Les pénalités payées par les clients des services de point et les clients en réseau intégré, pour les services de transport et les services complémentaires, ainsi que les frais payés pour les études d'impact sur le réseau et d'avant projet doivent être comptabilisés dans le revenu requis et cela devrait permettre d'alléger le fardeau de la charge locale.

* Les pénalités imposées lorsqu'il y a dépassement des quantités réservées (A. 3 et A. 13.7.d et A. 14.5), pourraient tenir compte du niveau d'utilisation du réseau et du risque que pose l'excédent de livraison sur la stabilité du réseau et la fiabilité du service.

* On doute, dans le contexte québécois qu'un client puisse utiliser sans réservation les services de transport, à moins d'un manque de contrôle de la part d'HQT (voir réponse 6.1 à la Régie de l'énergie en HQT-8 doc. 1). Il faudrait distinguer les cas où les livraisons excèdent les réservations de services, des cas plus sérieux où des livraisons sont effectuées sans réservation.

- Description de la procédure suivie par HQT pour planifier le réseau (appendice K) (preuve ACEF Q. du 9/06/2009 pages 12 et 13)

HQT n'a pas évalué les contraintes techniques et réglementaires et les impacts économiques si elle devait modifier son processus de planification (NS du 20/10/2010 pages 158-160). HQT devrait prouver que son processus de planification actuel respecte les exigences de la FERC, et justifier le cas échéant tout écart par rapport aux règles de la FERC.

HQT a tenté de démontrer que l'ajoute d'un appendice K, à son règlement Tarifs et conditions, pour décrire son processus de planification, serait ni nécessaire, ni opportun, inapproprié et déraisonnable dans le contexte du Québec où il n'y a pas de problèmes de planification et de

coordination ni de sous-investissements comme aux USA (voir N.S. du 20/10/2010 pages 76 à 99, ainsi que les arguments soumis par M. Roses, N.S. du 20/10/10 pages 103 à 140).

HQT reconnaît (N.S. du 20/10/2010 page 78) que l'ajout des conditions de services de transport de la charge locale aux Tarifs et conditions, constitue une spécificité propre et originale au Québec. Rappelons qu'HQT n'était pas favorable à une telle codification des conditions de service de transport de la charge locale et que cela n'a pas provoqué de bouleversement dans les façons de faire chez H.Q..

Mais il n'a pas été démontré de manière précise que l'adoption de l'appendice K affecterait négativement le processus de planification propre à HQT. Nous ne voyons pas pourquoi on ne pourrait pas adapter l'appendice K à la situation propre du Québec, en y détaillant en premier lieu le processus actuel de planification, par souci de transparence et afin de réduire les risques de discrimination envers les non affiliés. Il s'agira de s'assurer que l'on préserve autant que possible et lorsque pertinent les 9 principes à la base de l'appendice K, selon l'ordonnance 990 de la FERC (voir présentation de M. Roses en audience du 20/10/2010, en page 18) et de retenir du processus de planification les éléments qui sont pertinents à la situation du Québec, ce qui ne devrait pas provoquer de bouleversement dans les façons de faire. Nous reconnaissons que les problèmes de planification, de coordination et de sous-investissements n'existent pas au Québec, à tout le moins pas de la manière qu'ils se présentent aux USA, par contre nous considérons que des problèmes de discrimination peuvent exister dans le processus de planification au Québec, tout comme M. Roses indique que des problèmes de discrimination se posent aux USA dans le cadre de la planification du réseau (sans pouvoir distinguer précisément ce qui est cause et effet) :

(N.S. du 20/10/2010 p. 103) « Order 890, Attachment K was part of a broadbased effort to deal with some very, very serious problems that were occurring in the United States and represented a failure of transmission planning in the United States » et (N.S. du 20/10/2010 p. 116-117)

« Now, it's also the case that discrimination is an important consideration. As I indicated, that has been the history of FERC to worry about discrimination, in addition to other issues. In the Order 890, it says that we recognize it when congestion in the system gets worse, it's easier to discriminate or it's more likely that you're going to have discrimination. And you have a situation in which it's easier... if there's problems everywhere, it's hard to distinguish between what is the cause, whether it's discrimination or other causes. And I stated in my report that the transmission congestion is creating price differentials that may favour some transmission owners because they may also own power plants and they might like the situation where they're able to outcompete other transmission providers. So when you have underinvestment, when you have congestion, it's easy to sort of, say, have the new guy... put on him the cost of doing the things that you should have been doing already to prevent congestion. And so, again, the congestion has many aspects that create concerns about discrimination. »

* Nous demandons pour plus de transparence et afin d'assurer un traitement égal à tous les clients du réseau de transport et ainsi réduire les risques de discrimination, qu'HQT décrive son processus de planification dans cette annexe K, au moins pour ce qui est des services de point à

point et en réseau intégré, et idéalement en y ajoutant le processus de planification pour la charge locale afin de réduire les possibilités de discrimination au détriment des non affiliés.

A. 2.2 : Droit de renouvellement (preuve ACEF Q. du 9/06/2011 page 13)

HQT-8 doc. 2 : « *Après la première reconduction suivant la date d'approbation par la Régie, une convention de service d'une durée d'un an et plus et inférieure à cinq (5) ans sera considérée comme une nouvelle demande de service de transport à son expiration.* »

* Il faut distinguer entre droit au renouvellement automatique du service (qui est assuré pour les services dont la durée est de 5 ans et plus) et priorité de renouvellement qui pourrait être offerte selon la disponibilité du service et ordonnancée en fonction de la durée des contrats de services, même inférieure à 5 ans, pour assurer un traitement équitable des demandes de renouvellement. Selon notre compréhension HQT peut offrir des conditions de services plus souples et avantageuses aux clientèles que ce que requiert la FERC, tenant compte de notre mode de planification et du fait qu'il n'y a pas de congestion sur le réseau québécois.

* La durée de 5 ans proposée par HQT pour accorder une priorité de réservation ne correspond pas nécessairement à l'échéancier de planification et de construction de l'ensemble du réseau de transport, cela nous apparaît un compromis minimal visant à reconnaître que la charge locale est la première responsable du financement du réseau de transport et qu'il faille en tenir compte lorsque l'on établit les priorités de réservation.

* En accord avec la réponse 13.1 fournie à la Régie (HQT-8 doc. 1) HQT devrait corriger l'article 2.2 en maintenant l'énoncé actuel :

« *...le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service.* »

* Le contenu de la convention de service accélérée (A. 19.8) devrait pour plus de transparence être fournie en annexe du règlement.

* HQT pourrait pour fin de comparaison (en lien avec l'A. 19.9 : Non-respect du délai d'exécution des études) soumettre les délais impliqués dans les études effectués pour les entités affiliées.

* (A. 23.1 **Procédures de cession ou de transfert du service**) Il faut une surveillance adéquate pour s'assurer qu'un client ne mobilise pas de la capacité de transport et retire des profits indus sur la revente au détriment d'HQT et de ses clientèles. Il faudrait aussi préciser ce qu'on entend par prix de marché pour la revente dans le contexte du Québec.

- **A. 23.1 Procédures de cession ou de transfert du service** « pour un service fourni avant le 1^{er} octobre 2012 (au lieu de 2010, voir N.S. du 22/10/2010, page 174), le prix versé au revendeur correspondra aux tarifs fixés dans la convention conclue entre le revendeur et le cessionnaire. »

* Il faudrait ajouter après 2012, : « et au-delà si la Régie décidait de maintenir cette possibilité »

* HQT devrait offrir la possibilité, sur acceptation du revendeur, au cessionnaire de signer une convention de service directement avec HQT aux mêmes conditions que la convention d'origine signée le revendeur ou en modifiant les conditions si HQT peut répondre aux nouvelles conditions demandées par le cessionnaire, en remplacement de la convention du revendeur qui serait ainsi libéré de ses engagements envers HQT ce qui faciliterait l'administration et réduirait les coûts administratifs pour HQT pour le service rendu au cessionnaire.

- **A. 23.3 Information sur la cession ou le transfert de service (preuve du 9/06/2009 p. 15)**

- Il n'est pas prouvé, à tout le moins dans la situation propre au Québec, que l'abolition du plafond de prix associé à la revente de capacité de transport favorise vraiment le développement d'un marché secondaire, aux USA l'accroissement des ententes de reventes se faisant généralement aux prix des services de transport réguliers et des contrats de transport originaux, malgré la congestion et le sous-investissement dans le réseau de transport.

* HQT devrait selon nous soumettre un rapport trimestriel à la Régie de l'énergie portant sur les activités de revente afin de nous permettre d'évaluer en continu l'impact des nouvelles règles sur la cession de services de transport au Québec et pour prouver qu'il n'y a effectivement pas de réservations opportunistes de la part notamment d'HQP (N.S. du 22/10/2010, présentation de Mme Lalande p. 174 à 178, et contre-interrogatoire de Me Gariépy, N.S. du 26/10/2010, pages 29 à 46).

- **Suppressions à l'A. 27 (Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition)** des termes « de façon plus économique » et « plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes »

* Nous demandons le maintien des termes « de façon plus économique » et « plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes », si cela peut permettre de réduire les coûts à long terme en évitant des répartitions intermédiaires. HQT devrait énumérer clairement les critères qu'elle utilise pour décider des ajouts au réseau et des nouvelles répartitions, considérant la réponse d'HQT à notre contre-interrogatoire (N.S. du 26/10/2010, pages 178 à 180, rép. de M. Clermont) :

« R. : Non, je pense que la modification... d'ailleurs, il y a eu une réponse à une DDR à cet égard-là, à cet effet-là. L'idée c'est de ne pas le restreindre qu'à ce critère-là. Donc, ce critère-là n'est bien sûr pas disparu puisqu'il doit faire un sens *business* pour tout le monde. Le critère n'est pas disparu. Je pense que la volonté ou l'intention c'était

d'élargir et que ça ne soit pas que ce critère qui puisse être pris en compte.».

* L'aspect minimisation de coûts doit être ouvertement prise en compte afin qu'HQT soit toujours tenue de proposer les solutions au moindre coût global (incluant les coûts environnementaux et sociaux), à qualité et fiabilité données, aux clients du service de transport. De même HQT doit énoncer dans les Tarifs et conditions tous les critères de choix qu'elle utilise.

* A. 30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré : il faudrait établir des balises claires pour déterminer les crédits équitables et maximaux comme dans le cas des postes de départ associées aux centrales de production (Appendice J).

- (HQT-8 doc. 1, réponse 9.1) HQT indiquait : « Afin d'avoir un impact réel sur les contraintes de réseau, les réductions requises (A. 13.6) pour maintenir une exploitation fiable du réseau doivent être faites sur la base des quantités programmées. »

* Il est possiblement plus pratique de baser les réductions de service sur la base des quantités programmées, mais l'équité commanderait plutôt d'effectuer les réductions sur la base des quantités réservées, ce qui nous semble possible de faire.

7) Conditions et prix des services de compensation d'écart de réception et de livraison (preuve complémentaire de l'ACEF Q. du 19/06/2009)

a) Conditions de services de compensation d'écart

(N.S. du 8/02/2011, p. 201-202) selon HQT il n'est pas possible au plan technique d'avoir un fournisseur de service de compensation d'écart qui soit situé hors Québec et qui n'est pas au réseau d'HQT.

* Il faut indiquer dans le règlement sur les conditions de transport que les centrales hors Québec, mais synchronisées au réseau d'HQT, puissent obtenir les services de compensation d'HQT ou du contrôleur du réseau voisin lorsque synchronisé au réseau d'HQT, et ce sans dédoublement de service et de frais (voir lettre d'entente entre IESO et HQT, N.S. du 7/02/2011, pages 26-27).

HQT a indiqué que seul HQP peut offrir les services de compensation d'écart au Québec et ne pas avoir négocié les conditions et prix de l'entente de services de compensation d'écart avec HQP (HQT-10 doc. 2, R. 2). HQP agit donc en la présente en tant que monopole de service et peut ainsi imposer ses conditions et prix afin de maximiser son profit au détriment des clientèles d'HQT.

* Il faut mieux évaluer la possibilité de réaliser un « balancing market » (HQT-10 doc. 3, rép. 2.7, où HQT indique qu'il revient aux autorités compétentes de décider d'évaluer la pertinence d'un

tel marché, et N.S. du 7/02/2011 page 39, commentaire de M. Clermont d'HQT) comme au Nouveau-Brunswick, qui constitue pourtant un plus petit marché qu'au Québec. Cela permettrait d'échapper au monopole de fait d'HQP et de recréer les conditions d'une concurrence au moins potentielle (managed competition : un fournisseur unique adoptera un comportement concurrentiel s'il y a des concurrents potentiels, voir N.S. de notre présentation de preuve du 14/02/2011, pages 124-125).

Nous considérons que les services d'écart de réception peuvent servir à favoriser une plus grande diversité et concurrence dans les sources d'approvisionnement d'électricité au Québec., tout en permettant de sécuriser le réseau de transport face aux actions opportunistes des clients (qui tenteraient de profiter de prix plus élevés à l'exportation par exemple) mais aussi face aux aléas de l'offre et de la demande, qui sont hors du contrôle des clients du réseau de transport (parce éoliens, petites centrales hydrauliques, autres centrales, thermiques ou non, dont la charge desservie fluctue).

* Les prix des services de compensation d'écart doivent viser à contrer les actions opportunistes des clients d'HQT, mais aussi à compenser équitablement HQP ou d'autres producteurs, pour les services de compensation servant à répondre aux aléas de l'offre et de la demande qui sont hors de contrôle des clients d'HQT.

- HQT a indiqué (HQT-8 doc. 1, 12/6/2009, rép. 6.1 et 6.2 et HQT-10 doc. 1, rép. 5.1 et 7.1) appliquer les pénalités de 50% (des prix des services de transport et des services complémentaires, A. 3, voir N.S. du 26/10/2010, pages 67-68), prévues aux A. 3, 13.4, 13.7.d et 14.5, des Tarifs et conditions, lorsque les quantités programmées surpassent les quantités réservées, ou lorsque le client en réseau intégré ou HQD utilisent le service de transport pour faciliter une vente de gros à partir des ressources ne servant pas à alimenter la charge locale (A. 28.6 et 36.5). Les services de compensation d'écart s'appliquent lorsque les quantités programmées sont inférieures aux quantités livrées ou reçues.

* Les clients sont incités à adopter la stratégie suivante, pour éviter la pénalité de 50% et ne payer que les coûts des services de compensation d'écart : soit programmer des quantités égales ou inférieures aux réservations et livrer plus ou moins que les quantités réservées. Il faudrait évaluer les impacts des différentes pénalités appliquées et l'utilisation d'une telle stratégie sur la fiabilité et la stabilité du service de transport.

b) Prix des services de compensation d'écart :

* la composante coût de transport varie dans la réalité (HQT-10 doc. 1, rép. 6.1 à 6.9) : cette composante dans la formule de prix (selon l'heure ou le mois);

* les prix minima et maxima imposés par HQT nous apparaissent arbitraires et pourront être modifiés unilatéralement par HQT à sa seule discrétion (HQT-9 doc. 4, selon les N.S. du 8/02/2011, page 184, HQT confirme le maintien de l'offre d'HQP pour 2011).

En ce sens HQT se conforme partiellement à la décision D-2009-015 du 5/03/2009, pages 105 à 112, et reconfirmée par la décision D-2009-56 du 5/05/2009, qui demandait « que le prix de référence des services de compensation d'écart doive refléter les prix horaires sur les marchés limitrophes, ajustés des coûts de transport ». Nous sommes ainsi d'opinion que la proposition d'HQP ne respecte pas intégralement les directives de la Régie de l'énergie, contrairement à ce que laisse entendre M. Clermont d'HQT (N.S. du 7/02/2011, p. 34).

M. Clermont indique d'ailleurs qu'un écart est toujours causé par un non respect d'un programme soumis par un client (N.S. du 7/02/2011, p. 34-35) et que cela prend une solution d'ordre tarifaire pour influencer des comportements qui sont d'ordre financiers essentiellement (actions opportunistes pour profiter des conditions de marché), mais cela peut aussi résulter d'un aléa de l'offre ou de la demande hors du contrôle du client, d'ailleurs pourquoi offrir un service complémentaire de compensation d'écart si ce n'est pour normaliser des actions et activités qui sont acceptables a priori (M. Orans rappelle d'ailleurs, N.S. du 7/02/2011, pages 100 et 101, que pour la production éolienne et la petite hydraulique, des considérations particulières de tarification du service d'écart, tiennent compte des caractéristiques propres de ces modes de production, notamment l'intermittence de la production.

M. Clermont indique que le service de compensation d'écart est essentiel pour assurer la fiabilité du réseau. (N.S. du 8/02/2011, page 198)

Nous constatons que dans la précédente entente HQT chargeait 7,5¢/kwh pour fournir l'énergie manquante (à ce prix HQT ajoutait une pénalité de 50%) et achetait l'énergie excédentaire au prix de 3,75¢/kWh. Dans la nouvelle formule de prix HQT s'assure d'un revenu minimum de 10¢/kWh pour les tranches de dépassement 2 et 3, et obtient un prix de marché maximal pour la 1^e tranche de dépassement, de sorte que l'on peut penser qu'HQP y gagne dans la majorité des cas avec la nouvelle formule de prix. De plus HQT applique une pénalité de 10% en tranche 2, et de 25% en tranche 3, qui sera versée au revenu requis du Transporteur.

Pour l'énergie achetée, HQT paiera au plus 2,5¢/kWh en 2^e tranche et 0¢/kWh en 3^e tranche et paiera le prix minimum de marché en première tranche. Encore ici HQT nous apparaît généralement gagnante.

* HQT propose des prix marginaux différents pour deux tranches de dépassement sans tenir compte du niveau global d'utilisation du réseau québécois (comme pour l'entente cadre avec HQD), ces prix ne nous apparaissent pas liés aux coûts marginaux de fourniture du service.

(N.S. du 8/02/2011, pages 192-193) Selon M. Orans, expert d'HQT, les prix minimum et maximum dans la formule de prix d'HQP, du service de compensation d'écart, tient compte de la valeur du stockage d'énergie pour HQP. Pour le tarif de PJM il y a aussi un prix minimum nul et un prix maximum de 100\$/MWh avec des composantes fixes et « spreads » aussi. PJM a aussi un marché « d'imbalance locational based » pour les clients internes.

Selon nous les valeurs fixes, 0 ou 100, demeurent arbitraires et ne sont pas plus représentatives des prix futurs. Dans un contrat les prix sont d'abord fixés sur la base des coûts, en trouvant un point d'équilibre entre les intérêts du fournisseur et de l'acheteur, mais si le fournisseur impose ses conditions unilatéralement on ne peut véritablement parler de marché libre et de situation optimale pour les deux parties. De plus, pour le prix d'achat par HQP, il faudrait au minimum considérer les coûts du service de transport pour acheminer l'énergie jusqu'au réseau québécois.

* Le prix minimum de 10¢/kWh en 2^e et 3^e tranche ne nous apparaît pas justifié par des considérations de coûts spécifiques à HQP, la référence au seul prix maximum de marché nous apparaît préférable et garant de prix plus équitable et non abusif.

* Comme HQP garantit la compensation des écarts il n'y a pas de risque selon notre compréhension que la fiabilité du réseau de transport soit compromise contrairement à ce que laissait entendre au départ HQT (HQT-9 doc. 1, p. 7), position nuancée par la suite par HQT (HQT-10 doc. 2, rép. 3 et HQT-10 doc. 1, rép. 2.1 et N.S. du 26/10/2010 p. 85 à 87). En ce sens la pénalité ajoutée par HQT ne peut-être justifiée par des considérations de fiabilité, mais se justifie seulement par l'objectif de contrer les comportements opportunistes des clients (mais encore là les aléas de l'offre et de la demande peuvent amener des écarts sans que le client ne puisse agir de contrôle sur ces éléments).

* Pour la définition de la première tranche nous proposons d'utiliser la formulation de l'entente avec HQP qui nous apparaît plus précise, soit : « tranche inférieure ou égale à 1,5% de la quantité programmée ou à 2 MW, selon la plus élevée de ces valeurs ».

(N.S. du 7/02/2011, pages 91 et 92) M. Clermont d'HQD, nous confirme que le coût d'implantation du système informatique et les charges d'opération pour offrir et tarifier les services de compensation d'écart seront intégrés au revenu requis d'HQT (donc assumés par tous les clients).

* Dans la cause initiale (D-2009-015, p. 107), HQT indiquait que c'était trop exigeant d'établir le prix du service de compensation d'écart sur la base des prix de marché. Dans la présente cause HQT confirme (HQT-10 doc. 2, rép. 6.b et 6.c) que les coûts accrus pour facturer les services de compensation ne devraient pas être compensés par des revenus supplémentaires touchés par HQT (voir aussi commentaires de M. Clermont, N.S. du 7/02/2011, pages 41-42, concernant les coûts d'implantation et d'exploitation du système informatique, sans compter les services de facturation et d'encaissement) : nous nous opposons à ce que la charge locale assume les coûts nets pour fixer les prix des services de compensation d'écart sur la base des prix de marché. Les

services de point à point devraient assumer pleinement ces coûts nets dans la méthode d'allocation des coûts des services de transport car ce sont des coûts spécifiques aux services de point à point qui doivent être assumés par les clients qui bénéficient de ces services, les revenus pour les services de compensation d'écart demeurant relativement faibles selon HQT-10 doc. 2, rép. 6.c.

Le tout, respectueusement soumis.

Denis Falardeau
ACEF de Québec