

Montréal, le 29 septembre 2010

**Paule Hamelin**

Ligne directe : 514-392-9411

Télec. : 514-876-9011

paule.hamelin@gowlings.com

**PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE**

**SOUS TOUTES RÉSERVES**

Adjointe  
Tél. : (514) 878-1041, poste n° : 65254

Me Véronique Dubois  
Secrétaire de la Régie de l'énergie  
**Régie de l'Énergie**  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal (Québec)  
H4Z 1A2

**Objet : Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions des services de transport d'électricité**  
**Votre dossier : R-3669-2008, Phase 2**  
**Notre dossier : L113490003**

---

Chère consoeur,

La présente vous est adressée suite à notre lettre du 28 septembre relativement à la production de notre preuve amendée et aux objections formulées par les procureurs du Transporteur dans leur lettre du 27 septembre 2010.

Tout d'abord, tel qu'indiqué et à titre de clarification, nous tenons à préciser, contrairement à ce qui est indiqué dans la lettre du 27 septembre 2010 des procureurs du Transporteur, que nous avons volontairement informé ces derniers en date du 22 septembre 2010 de l'ensemble des documents que nous entendions produire en preuve dans le cadre du dépôt de l'ensemble de notre preuve amendée. Nous rappelons que la Régie nous a autorisés à produire l'ensemble de notre preuve dans le délai du 28 septembre 2010, à midi tel qu'indiqué dans sa lettre procédurale du 22 septembre 2010.

Nous tenons à contester les objections formulées pour les motifs suivants :

**Dépôt des documents relativement à la chronologie du dossier R-3715-2009**

Le Transporteur conteste la production de ces documents pour des motifs de pertinence. Nous soumettons que ces documents sont pertinents au débat qui devra être tranché par la Régie relatif à la question de la planification du réseau de transport.

Dans sa preuve, le Transporteur soumet que le processus actuel de planification du réseau de transport est adéquat. Pour tenter de faire cette démonstration, le Transporteur produit notamment différents documents dont la pièce HQT-20, Document 1, qui est tirée du dossier R-3706-2009 soit la pièce HQT-9, Document 1 où il est fait référence aux investissements et mises en service projetées sur un horizon de 10 ans (page 18). Également, à la pièce HQT-16, Document 1, le Transporteur soumet une liste des projets d'investissements de 25 M \$ et plus.

Par ailleurs, le Transporteur indique ce qui suit à l'égard des investissements et de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* :

*« Au Québec, le cadre réglementaire assure un niveau d'investissements qui satisfait la demande et maintient un excellent niveau de fiabilité, tout en assurant un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination induite envers les clients du Transporteur. La Régie jouit en effet d'une large compétence à l'égard des installations de transport. Conformément à l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, entre autres pour construire des immeubles ou des actifs destinés au transport. Tout projet de transport d'un coût de 25 millions et plus est assujéti à un régime particulier d'autorisation. La Régie encadre de plus la politique d'ajouts au réseau prévue aux Tarifs et conditions. »*

Dans le cadre de la preuve de EBMI au présent dossier, nous soulevons que la portée d'un dossier d'investissements soumis en vertu de l'article 73 de la Loi est somme toute limitée dans le contexte global de la planification du réseau de transport puisque l'on s'attarde à un investissement précis, dans le cadre d'un projet déjà défini sans que l'ensemble des intervenants du marché puissent véritablement y apporter des modifications majeures (pièce C-6-29, à la page 7). Les documents produits relativement au dossier R-3715-2009 apportent, selon nous, un exemple des limitations et des problématiques qui se soulèvent dans le cadre des dossiers d'investissements et qui doivent être considérés dans l'évaluation de façon plus globale de l'ensemble de la planification du réseau de transport et de l'opportunité de mettre en place des mécanismes plus ouverts et transparents. En effet, il est important de comparer d'une part la planification dans le cadre de l'article 73 de la Loi et d'autre part, celle décrite dans l'annexe K découlant des ordonnances 890 de la FERC. L'expérience d'EBMI comme intervenant dans le dossier R-3715-2009 est tout à fait pertinente pour lui permettre de contester le processus de planification du Transporteur dans le contexte de l'opportunité d'ajouter une annexe K. Nous estimons donc que ces documents sont pertinents au débat relatif à la planification du réseau de transport qui sera un des enjeux principaux du présent dossier tarifaire, phase 2 et que cette preuve par référence devrait être jugée admissible dans le cadre de ce débat.

### **Production du rapport d'expertise de monsieur Craig G. Roach**

Les procureurs du Transporteur s'objectent à la production complète du rapport de monsieur Roach puisque celui-ci contient une section portant sur l'annexe K et vu la décision de la Régie rendue le 17 septembre dernier de rejeter la demande du RNCREQ de produire un second rapport sur un sujet déjà abordé par l'expert Raphals. Le Transporteur tente d'en appeler indirectement de la décision de la Régie nous autorisant à produire l'ensemble de notre preuve dans le présent dossier.

Nous tenons à mentionner que la position du RNCREQ relativement à la possibilité de produire une seconde expertise est différente de la situation de EBMI et que la Régie ne devrait pas rejeter cette portion du rapport de monsieur Roach pour les motifs ci-après exprimés.

Tout d'abord, il y a lieu de rappeler que le Transporteur avait refusé de reconnaître l'expertise de monsieur Marshall avant l'audience qui devait avoir lieu à l'été 2009 (lettre du 26 juin 2009 de Me Carolina Rinfret). Par ailleurs, nous tenons à indiquer que le Transporteur n'avait soulevé aucune objection relativement au statut d'expert de monsieur Raphals. Pour ces motifs et compte tenu de la production de l'expertise notamment de monsieur Rose par le Transporteur, nous avons considéré l'opportunité de recourir à un deuxième expert qui pourrait également témoigner en fonction de son expertise dans la réglementation aux États-Unis et plus particulièrement part rapport à la FERC.

Par ailleurs, contrairement à la situation du RNCREQ, il y a lieu de mentionner que nous avons fait référence à notre intention de produire une preuve additionnelle d'expertise dès la conférence préparatoire tenue en avril 2010.

Dans sa décision D-2010-058, la Régie prenait acte du fait que nous entendions faire entendre un nouvel expert dans le présent dossier. Nous avons d'ailleurs déposé un budget prévisionnel amendé tenant compte du deuxième expert dans le présent dossier suite à la conférence préparatoire tenue au mois d'avril 2010.

Tel qu'indiqué dans notre correspondance de ce jour, l'intention de produire une deuxième expertise relativement à la question de l'annexe K par le biais de monsieur Roach n'est pas nouvelle. En effet, notre expert, monsieur Craig Roach, a effectué des demandes de renseignements spécifiques à l'expert du Transporteur monsieur Rose en juillet dernier (voir à ce sujet les nombreuses questions formulées par notre expert à monsieur Rose dans nos demandes de renseignements). En aucun temps, le Transporteur ne s'est objecté quant au fait qu'un deuxième expert formulait des questions à son expert sur les questions de planification et l'annexe K.

Ainsi, nous avons donc annoncé notre intention d'avoir un deuxième expert qui traiterait de la question de l'annexe K et cette intention est justifiée vu notamment la contestation annoncée par le Transporteur à l'égard de l'expert monsieur Marshall. De plus, bien que les deux experts traitent de l'opportunité d'avoir une annexe K, monsieur Marshall témoignera en fonction de sa connaissance notamment des marchés au niveau canadien (particulièrement le Nouveau-Brunswick) alors que monsieur Roach sera appelé à parler de cette position dans une optique américaine et eu égard à son expertise auprès de la FERC. À ce sujet, nous réitérons les commentaires formulés à la Régie en date du 28 septembre quant à la qualification et au statut de nos deux experts. Nous comprenons que la Régie a refusé au RNCREQ la production d'un deuxième rapport sur le sujet de l'annexe K, toutefois, nous estimons que la décision de la Régie à l'égard du RNCREQ tenait compte du fait qu'il s'agissait d'une demande possiblement tardive dans le contexte du calendrier établi et qui n'avait pas été annoncée ni prévue contrairement à la situation de EBMI.

Il y a lieu de considérer que notre cliente a investi des sommes importantes pour obtenir la préparation de ces rapports et devrait pouvoir être autorisée à soumettre l'ensemble de sa preuve par le biais des experts annoncés. Ces ressources considérables démontrent l'importance de cet enjeu pour un important client point à point. Encore une fois, la situation du RNCREQ est différente puisque dans leur cas la décision de la Régie est intervenue avant que les frais d'un deuxième expert n'aient été encourus. Contrairement à ce qui sera soumis par le Transporteur, il ne s'agit pas selon nous d'une situation qui irait à l'encontre de l'équité procédurale puisque la situation du RNCREQ est fort différente de la situation de EBMI, tel que mentionné précédemment.

Dans le présent contexte, nous demandons à la Régie de rejeter l'objection formulée par le Transporteur et de confirmer le droit de produire l'ensemble du dépôt du rapport de l'expert monsieur Roach incluant les questions de planification et de l'opportunité d'avoir une annexe K aux *Tarifs et conditions* en sus de l'ensemble de la preuve produite à ce jour. A partir du moment où les clients du Transporteur n'auront pas à assumer les frais relatifs à la production de deux rapports d'expertise de EBMI sur l'annexe K, il nous semble que la présence de deux experts indépendants sur la planification ayant des approches différentes (provinces canadiennes et les États-Unis) ne peut être que bénéfique pour l'analyse de la Régie. Il est important de rappeler qu'il s'agit d'un dossier tarifaire, débat qui se veut public et ouvert, où les intervenants devraient être en mesure de faire valoir pleinement leur point de vue dans le respect des décisions rendues par la Régie et estimons que la position adoptée par le Transporteur rend malheureusement le débat à caractère hautement contradictoire (« adversarial ») sans justifications valables à nos yeux.

Afin d'éviter un débat relativement à la question des frais d'un deuxième rapport d'expertise pouvant porter sur le même sujet, nous tenons à indiquer à la Régie que notre cliente EBMI, dépendamment de la décision à être rendue par la Régie, est disposée à ne réclamer qu'une seule fois les frais relatifs à la question de la planification du réseau de transport et l'opportunité d'avoir une annexe K aux *Tarifs et conditions* comme c'est le cas dans l'OATT découlant des ordonnances 890 de la FERC.

Nous nous réservons la possibilité de répondre à tout commentaire qui pourrait être formulé par le Transporteur à l'égard des objections formulées ou de la présente correspondance.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations distinguées.

**GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.E.N.C.R.L.**



Paule Hamelin

PH/st

c.c.: Intervenants

Me Morel, Me Dunberry, Me Hivon