

C A N A D A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

NO : R-3669-2008, Phase 2

Demande relative à la modification des tarifs et conditions de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2009

Phase 2

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

-et-

ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C.,

Intervenante

**PLAN D'ARGUMENTATION
DE ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C.
(« EBM »)
COORDINATION DES ATCs**

TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	LA MODIFICATION RELATIVE À LA COORDINATION DES ATCS.....	4
III.	OBJECTIFS VISÉS PAR LE TRANSPORTEUR	7
IV.	FAITS PERTINENTS RELATIFS à LA MODIFICATION	8
V.	PORTÉE DES ORDONNANCES 890 ET SUIVANTES SUR LES ATCs	11
VI.	RAPPORT DE MONSIEUR ROACH	18
	a) Preuve soumise par EBM	18
VII.	CRITIQUE DU RAPPORT DE MONSIEUR HANSER	20
VIII.	POURQUOI FAIRE CETTE COORDINATION?	24
	a) Les faits de la décision D-2010-160 et la cause tarifaire.....	24
	b) La décision D-2010-160	27
	c) L'argument de la gestion opérationnelle	31
	d) L'argument du signal commercial	31
IX.	LA DÉCISION DE BCUC	36
	a) Trame factuelle de l'affaire BCUC.....	37
	b) La problématique soulevée par TCE.....	37
	c) Éléments importants à considérer.....	38
	d) Autres aspects non-négligeables	40
X.	VÉRITABLE IMPACT DE LA COORDINATION	42
XI.	RÉPONSE À LA CRITIQUE DE ROACH.....	46
	a) Coordination des ATCs – Position de monsieur Roach	47
	b) Témoignage de monsieur Roach devant la BCUC	48
	c) L'exemple de l'interconnexion HQT-NE	51
	d) La décision D-2010-160	52
XII.	LA MODIFICATION PROPOSÉE À L'ARTICLE 2.2 ET LA NOTION DE « NEW ELIGIBLE CUSTOMER ».....	52

I. INTRODUCTION

1. La proposition d'Hydro-Québec TransÉnergie (le « **Transporteur** ») quant à la teneur de l'Appendice C-1 constitue un changement important ayant des incidences sur les droits des clients de transport;
2. Le Transporteur demande à la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») d'adopter une nouvelle Appendice C-1 comprenant une méthodologie pour l'évaluation des capacités de transfert disponibles (« ATCs ») dont la prise en considération des contraintes sur les réseaux voisins;
3. Cette proposition implique, en ce qui a trait à l'interconnexion HQT-NE, une réduction des ATCs significative pour cette interconnexion;
4. Le Transporteur soumet que ce changement vise, essentiellement, une plus grande transparence et cohérence de l'information;
5. Le Transporteur argumente que l'amendement proposé n'aurait aucun impact négatif sur sa clientèle;
6. EBM s'oppose à ce changement pour les motifs suivants :
 - les justifications apportées par le Transporteur pour expliquer l'amendement recherché à son tarif ne sont pas fondées :
 - ces justifications n'ont pas été retenues dans la décision D-2010-160;
 - l'amendement recherché au tarif ne découle pas des ordonnances 890¹ et suivantes (l'ordonnance initiale 890 et celles qui l'ont suivies) de la FERC (« **Federal Energy Regulatory Commission** »);
 - l'objectif du « signal commercial » qui serait recherché par le Transporteur est incohérent avec :
 - les agissements passés du Transporteur;
 - les obligations et responsabilités du Transporteur à l'égard d'une convention de service ferme long terme;
 - les agissements passés des contreparties du Transporteur;
 - la vision de l'ISO New England (« l'ISO-NE »)
 - l'amendement proposé, à la lumière de la situation de l'interconnexion HQT-NE, a un impact sur la clientèle (service point à point et charge locale) dont le principal est d'avantager l'affilié du Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de production (le « Producteur »);

¹ B-73, HQT-5, document 1 (nous référons de façon générique à l'ordonnance 890).

II. LA MODIFICATION RELATIVE À LA COORDINATION DES ATCs

7. Il y a lieu de noter que l'Appendice C actuel réfère plutôt à la notion de « marge de fiabilité du réseau »²;
8. Par ailleurs, à l'Appendice C du tarif présentement en vigueur l'on retrouve la mention suivante :

« les valeurs de capacité de transfert évaluées tiennent compte essentiellement des contraintes dues aux équipements de transport. Pour les interconnexions où les groupes turbines alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin, la capacité affichée (TTC et ATC) peut être supérieure à la capacité de production locale transférable sur le réseau voisin »³;
9. Le Transporteur n'a pas, de façon spécifique, fourni à la Régie d'explications précises (données à l'appui) de la résultante du changement proposé;
10. En effet, outre le cas de l'interconnexion HQT-NE dont il a été question dans la présente cause tarifaire et outre la connaissance de la Régie en ce qui a trait aux différentes interconnexions du Transporteur (i.e. les « power pool » que sont les interconnexions de New York et de l'Ontario), le Transporteur n'a pas explicité comment le changement proposé, dans les faits, se matérialisait ici et dans quelles mesures les droits des clients seraient affectés;
11. L'Appendice C-1 prévoit la nouvelle méthodologie pour l'évaluation de la capacité de transfert disponible;
12. La capacité de transfert disponible est la portion de la capacité de transfert totale (« *Total Transfer Capability – TTC* ») qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau (« *Transmission Reliability Margin – TRM* ») et des exigences pour⁴ :
 - (a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de la charge locale;
 - (b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;
 - (c) satisfaire aux obligations des demandes de service de transport acceptées;
13. Ainsi, l'équation de base proposée est la suivante :
$$ATC = TTC - TRM - ETC - CBM^5$$
14. Relativement à la coordination des ATCs, les amendements recherchés à l'Appendice C-1 sont les suivants⁶ :

² HQT-3, document 1, feuille originale 197.

³ HQT-12, document 5 révisé, feuille original no. 170.

⁴ HQT-2, document 2 révisé, Appendice C-1, p. 1 de 7.

⁵ Argumentation du Transporteur, para. 8.

⁶ HQT-2, document 2 révisé.

➤ Page 1 de 7 :

« 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. »

(Nos soulignés)

➤ Page 6 de 7 :

« Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, la définition de la TRM correspond à la plus élevée des deux valeurs suivantes : (1) la TRM du réseau voisin, et (2) la TRM du Transporteur.

(...)

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 totales de transfert (TTC) du Transporteur et les capacités de transfert fermes avant prise en compte des ETC sur le réseau voisin. »

(Nos soulignés)

15. Ainsi, par la modification proposée, le Transporteur suggère de prendre la valeur maximum entre le TRM du Transporteur (le « TRM Québec ») et le TRM du réseau voisin (le « TRM voisin »)⁷;
16. Dans le cas spécifique de l'interconnexion HQT-NE, la coordination effectuée par le Transporteur a eu comme conséquence de réduire les ATCs de 2 000 MW à 1 200 MW;
17. En fonction de sa méthodologie en deux temps, le Transporteur a tout d'abord considéré quelle était la valeur la plus élevée entre le TRM du Québec et le TRM du réseau voisin⁸;
18. Le Transporteur a donc comparé un TRM Québec de 0 (à l'exception de certaines variations saisonnières) à un TRM voisin de 800 MW pour tenir compte de la première contingence sur le réseau de la Nouvelle-Angleterre⁹;
19. En appliquant le TRM de la Nouvelle-Angleterre à 800 MW, le Transporteur a appliqué la deuxième portion de sa méthodologie de la façon suivante :

$$\text{ATC} = \text{TTC} - \text{TRM (avant ETC)}$$

$$1200 = 2000 - 800$$

⁷ N.S. 18 octobre 2010, témoignage en chef de M. Clermont, p. 129.

⁸ B-157, p. 6.

⁹ N.S. 18 octobre 2010, témoignage en chef de M. Clermont, p. 129; N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 165, l. 17 à p. 167, l.3.

20. L'appendice C-1 définit l'acronyme « ETC » comme étant les « *existing transmission commitments* » où les quantités de service de transport déjà engagées tel que défini à la section 3 b) de l'Appendice C-1;
21. Le changement proposé à l'égard de l'interconnexion HQT-NE a eu pour impact de rendre la capacité de transfert du réseau du Transporteur identique à la capacité du réseau de la Nouvelle-Angleterre;
22. Dans le cas de l'interconnexion HQT-NE, tel que nous le verrons ci-après, les ETCs associés au réseau du Transporteur totalisent 1 506 MW soit 1 200 MW attribués à HQP et 306 MW attribués à EBM¹⁰;
23. Suite à la décision D-2010-160, le Transporteur a reconnu qu'il entend respecter les droits de renouvellement d'EBM¹¹, tel qu'il sera plus longuement discuté ci-après, ce qui nous amène à la situation factuelle suivante en ce qui a trait à l'interconnexion HQT-NE¹² :

« **Situation actuelle**

$$ATC = TTC - ETC^* - TRM - CBM$$

$$(-306) = 2000 - 1506 - 800 - 0$$

*ETC comprend les 1200 MW de HQP et les 306 MW de EBM à titre de ROR »

24. La situation actuelle a également été décrite de la façon suivante par le témoin d'EBM, monsieur Cormier¹³ :

« Avant d'entrer dans mon exemple démontrant un potentiel avantage pour l'affilié du Transporteur, faisons une revue du calcul de l'ATC selon la compréhension que j'en ai de ce qui a été déposé actuellement au dossier.

Situation actuelle. L'ATC est égal à TTC moins ETC moins TRM moins CBM, ce qui est dans le tarif à l'Appendice C. On parle de 2000 mégawatts moins 1506. 1506 c'est l'ETC, c'est les contrats qu'il y a présentement avec HQT. On parle du 1200 mégawatts d'HQP et du 306 de EBM qui a été avec le *rollover right*. On peut le considérer comme faisant partie de l'ETC avec un TRM de 800. Comme j'ai dit, ma compréhension du dossier c'est que le TRM d'HQT est égal au TRM qu'il y a du côté américain.

Donc, maintenant qu'on comprend la formule, on voit que l'ATC arrive à moins 306. Clairement, ça, c'est une indication qu'il n'y a pas d'ATC disponible sur la ligne. »

25. L'ATC négatif à - 306 MW a été confirmé par monsieur Clermont en contre-interrogatoire¹⁴ :

« Q.164 Et là je veux juste être sûre de bien comprendre la formule et je veux juste faire cet exercice-là avec vous. Alors, naturellement, on est sur le chemin HQT-NE et on va

¹⁰ Pièce C-6-103, p. 3.

¹¹ N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 214, l.2 à p. 215, l. 12; Argumentation du Transporteur, para. 58, note intra paginale 8.

¹² Pièce C-6-103, p. 3.

¹³ N.S. 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Cormier, p. 68, l. 24 à p. 69, l. 22.

¹⁴ N.S. 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 42, l. 7 à p. 44, l.12.

garder naturellement votre même calcul, c'est-à-dire la même formule qui est TTC moins TRM moins ETC qui inclut les ROR. Ça va?

R. Donc, vous avez dit comme formule ATC égale TTC moins TRM moins ETC, c'est ça?

Q.165 Oui.

R. C'est la formule standard.

Q.166 O.K. Alors, si je reprends l'hypothèse, dans notre cas, ce serait des TTC de 2000, un TRM de 800. J'aurais pour la portion ETC ce qu'on appelle le PTF ferme à 1200 mégawatts pour couvrir HQP et un ROR pour EBM?

R. Hum-hum.

Q.167 D'accord?

R. Oui.

Q.168 Alors, je vous suggère qu'est-ce que ça... Est-ce que c'est comme ça que vous allez le considérer?

R. Ce que je vous ai répondu hier c'est que nous étions encore en discussion sur comment on était pour l'afficher. Je vous ai dit que l'hypothèse la plus probable au moment où on se parlait c'était de l'utiliser dans le ROR, c'est-à-dire de le montrer clairement dans le ROR. Mais nous n'avons pas conclu nos discussions sur... nous n'avons pas conclu nos discussions parce que, vous comprenez, ce que vous venez de me dire ça fait 2000 moins 800 moins 1500, ça fait un chiffre négatif. Nous aussi on arrive à la même réponse. Quand je vous dis qu'il faut qu'on trouve la façon la plus...

Puis d'opérationnaliser ça il faut qu'on trouve, je vous ai bien dit, je pense, qu'on était encore en discussion à cet égard-là. Il faut qu'on trouve la façon qui est standard, qui respecte les pratiques d'affaires NAESB puis qui envoie un message transparent à tout le monde de ce qui s'est passé.

Ce que je vous ai dit c'est que je pense qu'on va afficher le 306 à l'intérieur de l'ETC comme un ROR. Maintenant, il reste à voir il y a différentes hypothèses de comment on va concilier tout ça pour l'afficher de la façon la plus claire possible pour tout le monde. Je n'ai pas la réponse définitive à ça à ce moment-ci. »

(Nos soulignés)

26. Ainsi, la preuve au dossier est à l'effet que l'amendement recherché en ce qui a trait à l'interconnexion HQT-NE par le Transporteur est loin d'offrir une plus grande transparence et cohérence de l'information;

III. **OBJECTIFS VISÉS PAR LE TRANSPORTEUR**

27. La preuve originale du Transporteur à l'exception du rapport de monsieur Hanser est silencieuse en ce qui a trait aux objectifs visés par la coordination des ATCs;
28. Dans sa présentation, monsieur Clermont, pour le Transporteur, réfère à deux objectifs visés par la coordination des ATCs :

- s'assurer que le transport ferme sur les réseaux interconnectés soit réalisable en tout temps;
- la conformité avec les exigences de la FERC¹⁵;

29. Le Transporteur indiquait dans les dossiers des plaintes P-130-001 et P-130-003 impliquant EBM ce même objectif¹⁶ :

« 67. Le Transporteur soumet que l'harmonisation des capacités de transport vise à s'assurer que les réservations de transport de ses clients soient réalisables en tout temps, en fonction des capacités de transport des réseaux voisins. Cela s'inscrit dans une démarche commerciale ayant pour objectif *une plus grande transparence et cohérence de l'information.* »

IV. FAITS PERTINENTS RELATIFS À LA MODIFICATION

30. Rappelons tout d'abord que le Transporteur a reconnu que la décision de réduire les ATCs ne résultait pas d'une problématique de fiabilité ni d'une problématique de congestion de son réseau¹⁷ :

« Q.243 D'accord. C'est clair, je pense, du témoignage jusqu'à date, que la décision de coordonner les ATCs sur les réseaux voisins, vous nous l'avez dit à plusieurs occasions, ce n'était pas une considération de fiabilité?

R. J'ai effectivement dit à plusieurs reprises ici et dans une autre cause qu'il n'y avait pas de problème de fiabilité sur le réseau du Québec qui nous avait amené à coordonner.

Q.244 D'accord. Et on a également, vous l'avez encore dit hier, qu'on n'avait pas de congestion du côté dans le réseau québécois et que dans ce cas-ci, la décision de coordonner les ATCs ça ne découle pas nécessairement d'un problème de congestion sur le réseau québécois. C'est exact?

R. Ça ne découle pas, c'est ce que j'ai aussi dit dans un autre dossier, ça ne découle pas d'une contrainte d'exploitation de réseau. Ça ne découle pas de congestion. Et ça ne découle pas, comme vous l'avez dit, d'un problème de fiabilité. Ça découle de considérations qui sont sur une base commerciale, qui sont sur la cohérence du message, des signaux ou du message envoyé au marché. »

31. Aussi les données relatives aux capacités de transfert pour l'interconnexion HQT-NE sont bien connues. D'une part, la capacité maximale de transport de 2 000 MW est affichée sur le site OASIS depuis l'ouverture du chemin HQT-NE¹⁸. D'autre part, la première contingence de 1 200 MW du côté de la Nouvelle-Angleterre était également connue depuis fort longtemps¹⁹ :

« Q.275 Alors, je retourne à la Nouvelle-Angleterre. Ce n'est pas nouveau que la Nouvelle-Angleterre du côté américain ait une limite à 1200 son ATC? Vous faites non de la tête.

¹⁵ N.S. 18 octobre 2010, témoignage en chef de M. Clermont, p. 127, l. 13 à p. 128, l. 2; B-157, p. 2.

¹⁶ Décision D-2010-160, para. 67.

¹⁷ N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 162, l. 23 à p. 164, l. 1.

¹⁸ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 118 (Onglet #1).

¹⁹ N.S. 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Sicard p. 111.

R. À ma connaissance, ça fait très longtemps, à, peut-être même toujours, là, mais... »

(Nos soulignés)

32. Par ailleurs, la coordination n'a pas été exigée par les réseaux voisins. Il s'agit essentiellement d'une décision unilatérale du Transporteur²⁰;
33. Il est également important de rappeler que dans le passé le niveau d'ATC de la Nouvelle-Angleterre sur l'interconnexion HQT-NE a fait l'objet de discussions entre les réseaux²¹;
34. Notre expert, monsieur Roach, mentionnait ce qui suit dans son rapport²² :

« As to the level of ATC, also relevant is the fact that there has been debate in the past on what the New England side limit for firm transmission service should be. For example, a 2007 briefing by ISO New England suggested that the transfer limit along this Intertie should be 1,400 MW for purposes of ISO New England's capacity requirements. (...) »

35. Nous référons également la Régie au document confidentiel HQT-41, document 1.1 au sujet du niveau de l'ATC du côté de la Nouvelle Angleterre;
36. Malgré la limite de contingence du côté de la Nouvelle-Angleterre, le Transporteur a volontairement souscrit des contrats fermes long terme pour 1 506 MW sans que la situation ne pose de problème de fiabilité ou de congestion. Monsieur Clermont l'a reconnu alors qu'il était contre-interrogé par Me Sicard²³ :

« Q.276 Et, par contre, vous aviez des réservations et vous aviez accepté depuis quand même plusieurs années des réservations long terme qui totalisaient 1500 et quelques, là, de réservations sur cette interconnexion?

R. C'est vrai.

Q.277 Est-ce que, au cours des dernières années, il y a eu une problématique pour vous au Québec à desservir vos clients qui avaient fait ces réservations?

R. Bien, la question a déjà été posée à plusieurs occasions. Si vous faites référence à un problème de fiabilité, j'ai déjà répondu à maître Hamelin qu'il n'y avait pas eu de problème de fiabilité du côté du réseau du Québec. Si vous faites référence à est-ce qu'il y a eu des problèmes en exploitation du réseau, j'ai également répondu qu'il n'y en avait pas eu.

Q.278 Donc, vous n'avez eu aucun problème, Québec, à respecter vos engagements envers vos clients et vous avez bénéficié de contrats de long terme pour 1500 mégawatts au niveau de vos revenus et vous en bénéficiez toujours?

R. Nous avons bénéficié d'un revenu de 1506 mégawatts et on en bénéficie toujours effectivement...

Q.279 Bénéficie toujours.

²⁰ N.S. 11 février 2011 (huis clos), contre-interrogatoire de M. Clermont, p. 25, l. 15 à p. 27, l. 1.

²¹ N.S. 11 février 2011 (huis clos), contre-interrogatoire de M. Clermont, p. 9, l. 6 à l. 20.

²² Pièce C-6-56, para. 17.

²³ N.S. 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Sicard, p. 111, l. 23 à p. 113, l.4.

R. ... avec la dernière décision de la Régie. »

37. D'autre part, un élément fort important du présent dossier est que l'ISO-NE dans son tarif « ISO New England Inc. Transmission Markets and Services Tariff »²⁴ ne considère pas nécessaire de coordonner le calcul des ATCs avec le réseau du Transporteur, compte tenu des caractéristiques techniques de l'interconnexion entre les deux réseaux;

38. Dans son rapport, monsieur Roach indique ce qui suit²⁵ :

« 16.HQT's action does not appear to have been coordinated with its neighbors on the New England side of the Intertie. HQT decided to cut ATC to 1,200 MW on the Canadian side of the Intertie. In sharp contrast, an ISO New England document dated August 30, 2010, stated:

The Phase I/II HVDC-TF is a controllable DC inter-Control Area tie line. Therefore it is not necessary to coordinate the Phase I/II HVDC-TF ATC values with the Hydro-Québec Control Area. »

39. Au surplus, monsieur Hanser a reconnu que le tarif d'ISO-New England était conforme à la FERC²⁶ :

« Q.154 And when did you take cognizance of this tariff, was it prior to preparing your report?

R. Oh absolutely.

Q.155 Okay. Would it be a fair assumption that this ISO New England tariff would be FERC compliant?

R. Oh absolutely

Q. 156 Okay. »

40. Monsieur Roach a également ajouté ce qui suit relativement à l'adoption de ce tarif en contre-interrogatoire²⁷ :

« However, I think that it should have been really New England who brought up this issue of the inconsistency. I say that because the New England ISO and the New England entities are the ones that are directly under FERC jurisdiction, they're the ones that are there with most of the concern.

However, if you look to the New England ISO, their view is that there's no need to take action to make these two sides estimates consistent. They say that there's no need for consistency and they point to the fact that this is a direct current line and therefore it is much more controllable. »

(Nos soulignés)

41. Lors de son contre-interrogatoire, monsieur Roach mentionne²⁸ :

²⁴ Pièce C-6-78.

²⁵ Pièce C-6-56, para. 16.

²⁶ N.S. 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 38, l. 2 à l. 10.

²⁷ N.S. 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Roach, p. 52, l. 6 à l. 21.

« R. I agree with it, I have no problem, but again to make it relevant, here one of the points that I raised in my expert report, I think it's paragraph 16, is that I don't see evidence of HQT and New England coordinating and doing this kind of effort. In fact, ISO New England says, and I quote them, that they see no need to change or to address the inconsistency. »

V. PORTÉE DES ORDONNANCES 890 ET SUIVANTES SUR LES ATCs

42. Le Transporteur soumet que l'amendement recherché portant sur la coordination des ATCs est conforme aux exigences de la FERC;
43. Nous soumettons que l'amendement recherché n'est pas conforme aux exigences de la FERC puisqu'à la base il contredit l'objectif principal de cette ordonnance, soit d'éviter les situations de discrimination induite. Nous soumettons que la coordination recherchée a pour effet net d'avantager l'affilié du Transporteur, le Producteur et qu'elle ne devrait être autorisée;
44. Aussi, en matière de coordination des ATCs, nous sommes d'avis que les ordonnances de la FERC sont à l'effet que l'expression « *consistent ATC values on either side of a single interface* » ne veut pas dire que les ATCs doivent être nécessairement identiques;
45. L'objectif de la réforme concernant les ATCs et leur coordination est de s'assurer que le Transporteur développe des méthodologies de calcul semblables et uniformes les définitions utilisées en vue de permettre des résultats « *predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent and replicable* »;
46. Pour confirmer ce qui précède, nous croyons qu'il y a lieu de revoir la portée des ordonnances 890 et suivantes de la FERC et les différents principes applicables en l'espèce;
47. Le document intitulé « Fact Sheet » de la FERC portant sur l'ordonnance 890 et sur le sujet des ATCs mentionne ce qui suit²⁹ :

« AVAILABLE TRANSFER CAPABILITY (ATC)

ATC is the transfer capability remaining on a transmission provider's transmission system that is available for further commercial activity over and above already committed uses; Transmission providers currently calculate the ATC for their systems using different assumptions and methodologies.

After concluding that the absence of a consistent ATC methodology increases the discretion of transmission providers and the opportunities for undue discrimination in the application of the *pro forma* OATT, in the Final Rule the Commission requires:

- Consistency in all ATC calculation components and some data inputs and modeling assumptions, as well as consistency in the exchange of data between transmission providers
- Public utilities, working through the North American Electric Reliability Corporation (« **NERC** ») and the North American Energy Standards Board

²⁸ N.S. 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 228, l. 3 à l. 11.

²⁹ Pièce C-6-91, p. 2 et 3.

(NAESB), to develop appropriate standards within 9 months and 12 months of the Final rule, respectively

- Increased transparency of ATC calculations through the inclusion in each transmission provider's OATT of its specific ATC calculation methodology, and through posting of relevant data and models on each transmission provider's open access same-time information system (OASIS)
- Transmission providers to post on OASIS metrics relating to transmission requests that are approved and rejected. »

(Nos soulignés)

48. Tout d'abord, à la lecture de l'ordonnance 890 de la FERC en ce qui a trait aux ATCs, nous notons l'importance de remédier aux situations de discrimination indues. Cette préoccupation est constante tout au long de cette ordonnance. À ce sujet, la FERC indique au paragraphe 68 cette ordonnance:

« 68. We find that the lack of a consistent and transparent methodology for calculating ATC gives transmission providers the ability and opportunity to unduly discriminate in the provision of open access transmission service. There are few clear rules respecting ATC calculation, and transmission providers retain unnecessarily broad discretion in this area. This resulting discretion is a significant problem because calculation of ATC, which varies greatly depending on the criteria and assumptions used, may allow the transmission provider to discriminate in subtle ways against its competitors (...). »

(Nos soulignés)

49. L'expert du Transporteur reconnaît cet objectif visant à remédier les situations de discrimination indues³⁰ :

« 11. Specifically applicable to the calculation of ATC, FERC desires to increase consistency and transparency in the methodology for calculating ATC to reduce the potential for undue discrimination in providing transmission service and to reduce transmission service providers' ability to exercise discretion that might discriminate certain market participants. (...) »

50. Il est intéressant de noter ce qui suit au paragraphe 195 de l'ordonnance 890 de la FERC:

« 195. The Commission also indicated that the lack of consistent, industry-wide ATC calculation standards poses a threat to the reliable operation of the bulk-power system, particularly because a transmission provider may not know of its neighbors' system conditions affecting its own ATC values (...). »

(Nos soulignés)

51. Or, dans le présent dossier, le Transporteur a admis que sa décision de procéder à la coordination des ATCs n'était aucunement liée à une question de fiabilité;

52. L'ordonnance 890 de la FERC traite de la notion de « *Consistency* » dans le contexte des ATCs. À ce sujet, la Commission propose « *to require industry-wide consistency of certain definitions, data, and modeling assumptions of the ATC calculation* »³¹;

³⁰ Pièce HQT-28, document 1, para. 11.

³¹ Ordonnance de la FERC 890, para. 197.

53. Aux paragraphes 198, 207, 208 et 210 de l'ordonnance 890, l'on constate que la FERC réfère à l'importance de développer des définitions sur les composantes des ATCs qui seraient semblables et de déterminer des « *consistent data inputs, modeling assumptions, and data exchange and coordination protocols* »³²;

54. Nous soumettons que dans tous ces extraits, l'objectif est essentiellement de déterminer les méthodes de calcul semblables et non pas une seule et unique méthodologie :

« 208. We reject requests to establish a single methodology for calculating ATC, however, for several reasons. It is not our intent to require transmission providers to incur the expense of developing and adopting a new one-size-fits-all software package to calculate ATC. We also see little benefit in requiring a "lowest common denominator" ATC calculator (...). »

(Nos soulignés)

55. Or, l'approche du Transporteur est précisément axée sur le dénominateur commun le plus bas (ATC), sans se soucier des conséquences pour ses clients.

56. Au paragraphe 210 de l'ordonnance 890 de la FERC, on peut lire :

« 210. Accordingly, we conclude that industry-wide consistency of all ATC components (TTC, ETC, CBM, and TRM) and certain data inputs and exchange, modeling assumptions, calculation frequency, and coordination of data relevant for the calculation of ATC will reduce the opportunities for the exercise of discretion that may lead to undue discrimination against unaffiliated transmission customers. The Commission understands that NERC currently is developing standards for three ATC calculation methodologies (contract or rating path ATC, network ATC, and network AFC). If all of the ATC components and certain data inputs and assumptions are consistent, the three ATC calculation methodologies being finalized by NERC through the reliability standards development process will produce predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results. It is therefore not necessary to require a single industry-wide ATC calculation methodology. The Commission instead concludes that use of the ATC calculation methodologies included in reliability standards currently being developed by NERC is acceptable. »

(Nos soulignés)

57. D'ailleurs l'expert du Transporteur, monsieur Hanser, a indiqué dans son rapport que la méthode du « lowest common denominator » n'est pas requise par la FERC³³ :

« 11. (...) In that regard, while FERC did not require a "lowest common denominator" approach in calculating ATCs (...);

58. Au niveau du TRM, on peut lire au paragraphe 276 de l'ordonnance 890 de la FERC :

« 276. (...) We support NERC's plan to revise existing reliability standards for TRM to require clear documentation of the TRM calculation, as we expect the TRM value to be supported and fully transparent. In addition, we require each transmission provider to make available all underlying documentation, including work papers and load flow base cases, used to determine TRM, to any transmission customer and LSE within its control area, subject to a confidentiality agreement, if necessary. »

³² Ordonnance de la FERC 890, para. 198.

³³ Pièce HQT-28, document 1.

(Nos soulignés)

59. Notre expert, monsieur Roach, dans son rapport a soumis ce qui suit au sujet de l'ordonnance 890 de la FERC et la section sur les ATCs³⁴ :

« 27. As to the purpose of harmonization, I agree that the FERC 890 Orders require "consistent" ATCs on the two sides of an interconnection. One central theme in the FERC 890 orders is the required exchange of information among transmission providers to achieve accurate ATC calculations. »

60. Dans le cadre de l'ordonnance 890-A³⁵, la FERC énonce le principe suivant qui fut revu dans les ordonnances 890-B³⁶ et 890-C³⁷:

« 52. 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. »

61. Dans le cadre de l'ordonnance 890-B, la FERC a revu le paragraphe 52 de l'ordonnance 890. L'expert du Transporteur résume ainsi la portée de cette révision³⁸ :

« 14. (...) FERC confirmed its intention to require adjacent transmission providers to coordinate and exchange data and assumptions to achieve consistent A TC values on either side of a single interface. FERC stated that it recognizes factors such as timing of reservation requests, acceptances, and confirmations, and multiple interfaces between and among transmission providers, can make it difficult to achieve coincidental, identical postings of ATC values on both sides of an interface. However, FERC emphasized that ATC calculations performed with consistent data inputs and assumptions should produce "predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results." »

(Nos soulignés)

62. L'ordonnance 890-B de la FERC a suscité beaucoup de contestations au sujet de la notion de « *consistency* ». L'ordonnance 890-C vient préciser la portée de cette notion :

« 7. The Commission clarifies that it did not intend in Order No. 890-B to require transmission providers to post identical ATC values on either side of an interface in every instance and at all times. While ATC values on either side of an interface may be identical in some instances, in others they may not. To the extent necessary, the Commission grants rehearing of Order No. 890-B to eliminate reference to the posting of identical ATC values on either side of an interface. »

(Nos soulignés)

63. Au paragraphe 9 de l'ordonnance 890-C, la FERC ajoute ce qui suit :

³⁴ Pièce C-6-56, para. 27.

³⁵ Pièce B-73-HQT-6, document 1 (nous référons de façon générique à l'ordonnance 890-A de la FERC).

³⁶ Pièce B-73-HQT-7, document 1 (nous référons de façon générique à l'ordonnance 890-B de la FERC).

³⁷ Order 890-C, HQT-13, document 1.

³⁸ Pièce HQT-28, document 1, para. 14.

« 9. The requirement, then, is not to achieve identical postings of ATC values on either side of an interface, as NorthWestern contends. The requirement is, instead, to achieve consistency in such values through the development of ATC calculation methodologies that produce sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results. In some instances, it may be possible for transmission providers under these methodologies to achieve identical ATC values on either side of an interface. In others, such as when there are differences in reservation status or when there are multiple interfaces between the transmission providers, it may not be possible or even practical to achieve identical values. »

(Nos soulignés)

64. Nous retenons à nouveau de l'extrait précédent que les ATCs n'ont pas besoin d'être identiques et dans certaines circonstances, cela n'est pas possible. Ce qui est requis des transporteurs est de développer une méthodologie de calcul des ATCs « *that produce sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results* » à l'égard des capacités de transferts de chaque réseau voisin;
65. L'expert du Transporteur et notre expert confirment cette interprétation³⁹. Tout d'abord, monsieur Hanser affirme :

« 15. After Order 890-B was issued, requests for clarification and rehearing were received. Specifically relating to the A TC calculations, questions were raised about how different reservations on either side of an interface might impact the ratings. In response to these and other questions, FERC issued Order 890-C on March 19, 2009. In that order, FERC clarified that transmission providers do not have to post identical ATC values on either side of an interface in every instance and at all times. In addition, FERC reiterated its requirement in Order 890-B to achieve consistent ATC values through calculations that produce "sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results." FERC acknowledged that in some cases where there are differences in reservation status or when there are multiple interfaces between transmission providers that it may not be possible or practical to achieve identical values. Although FERC's focus on ATC calculation was with regard to its impact on markets, FERC realized that there were also reliability implications. As a result, it noted that the North American Electric Reliability Corporation ("NERC") had proposed reliability standards governing the calculation of ATC and those standards should help produce "predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results. »

(Nos soulignés)

66. Quant à notre expert, monsieur Roach, celui-ci mentionne ce qui suit au même sujet⁴⁰ :

« 29. However, there was substantial push back by intervenors on the use of the word identical and in response to intervenors' assertions that having identical ATC values on either side of a single interface is "not reasonably achievable", FERC went on to say:

We recognize that factors such as timing of reservation requests, acceptances, and confirmations, and multiple interfaces between and among transmission providers, can make it difficult to achieve coincidental, identical postings of ATC values on both sides of an interface. However, as the Commission explained in Order No. 890, if all of the ATC components and certain data inputs and assumptions are consistent, the ATC calculation methodologies being finalized by NERC through the reliability standards development process should produce predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent, and

³⁹ Pièce HQT-28, document 1, para. 15; Pièce C-6-56 para. 29 à 31.

⁴⁰ Pièce C-6-56, para. 29.

replicable results. We therefore disagree that the directive to coordinate and exchange data and assumptions to achieve consistent ATC values on either side of an interface was newly imposed in Order No. 890-A. The Commission simply clarified that the requirement stated in Order No. 890 applies equally to calculations of ATC on either side of an interface.

The language which is repeated here suggests that the results of any ATC calculation should, on either side of a seam, be “accurate, consistent, equivalent, and replicable.”

30. In Order 890-C FERC further clarified the statement that it made in 890-B:

The requirement, then, is not to achieve identical postings of ATC values on either side of an interface, as NorthWestern contends. The requirement is, instead, to achieve consistency in such values through the development of ATC calculation methodologies that produce sufficiently accurate, consistent, equivalent, and replicable results. In some instances, it may be possible for transmission providers under these methodologies to achieve identical ATC values on either side of an interface. In others, such as when there are differences in reservation status or when there are multiple interfaces between the transmission providers, it may not be possible or even practical to achieve identical values.

31. I take special note that FERC is saying that the path to achieving the consistency that it wants requires substantial information exchange by the neighboring transmission systems. If such an information exchange took place, then HQT should make it part of the record. (...) »

67. Il nous apparaît également clair que la FERC a spécifiquement considéré qu’il existe des circonstances où « *it may not be possible or even practical to achieve identical values* » (nos soulignés);
68. Il s’agit d’une obligation de moyen et non de résultat;
69. Aussi, selon notre lecture de la FERC, (ordonnances 890 et suivantes), la Commission ne requiert pas d’un Transporteur de s’assurer que les transactions fermes sur son réseau soient réalisables en tout temps »;
70. De plus, tel que vu précédemment, l’expert du Transporteur fait, tout comme nous, un lien direct entre le calcul des ATCs et la question de la fiabilité.
71. D’ailleurs l’ordonnance 729 de la FERC qui est en lien direct avec l’ordonnance 890 de la FERC montre le lien entre la méthodologie de calculs des ATCs et la fiabilité. Elle a été rendu après les ordonnances 890 et suivantes;
72. Il est intéressant de considérer les paragraphes 2 et 3 de cette ordonnance 729 qui résume la portée des ordonnances 890 de la FERC :

« 2. In Order No. 890, the Commission found that the lack of a consistent and transparent methodology for calculating available transfer capability is a significant problem because the calculation of available transfer capability, which varies greatly depending on the criteria and assumptions used, may allow the transmission service provider to discriminate in subtle ways against its competitors. In Order No. 693, the Commission reiterated its concerns expressed in Order No. 890 and stated that available transfer capability raises both comparability and reliability issues, and that it would be irresponsible to require consistency in the available transfer capability calculation without considering the reliability impact of those decisions. The calculation of available transfer capability is one of the most critical functions under the open access transmission tariff (OATT) because it determines whether transmission customers can access alternative

power supplies. Improving transparency and consistency of available transfer capability calculation methodologies will eliminate transmission service providers' wide discretion in calculating available transfer capability and ensure that customers are treated fairly in seeking alternative power supplies. The Commission believes that the Reliability Standards approved here address the potential for undue discrimination by requiring industry-wide transparency and increased consistency regarding all components of the available transfer capability calculation methodology and certain definitions, data, and modeling assumptions.

3. The Commission approves the Reliability Standards filed by NERC in this proceeding as just, reasonable, not unduly discriminatory or preferential, and in the public interest. These Reliability Standards represent a step forward in eliminating the broad discretion previously afforded transmission service providers in the calculation of available transfer capability. The approved Reliability Standards will enhance transparency in the calculation of available transfer capability, requiring transmission operators and transmission service providers to calculate available transfer capability using a specific methodology that is both explicitly documented and available to reliability entities who request it. The approved Reliability Standards also require documentation of the detailed representations of the various components that comprise the available transfer capability equation, including the specification of modeling and risk assumptions and the disclosure of outage processing rules to other reliability entities. These actions will make the processes to calculate available transfer capability and its various components more transparent, which in turn will allow the Commission and others to ensure consistency in their application. By promoting consistency, standardization and transparency, these Reliability Standards enhance the reliability of the Bulk-Power System. »

(Nos soulignés)

73. Aussi, au paragraphe 10 de l'ordonnance 729 on peut lire :

« 10. (...) Among other things, the Commission required industry-wide consistency and transparency of all components of available transfer capability calculation and certain definitions, data and modeling assumptions. The Commission concluded that the lack of industry-wide criteria for the consistent calculation of available transfer capability poses a threat to the reliable operation of the Bulk-Power System, particularly with respect to the inability of one transmission service provider to know with certainty its neighbors' system conditions affecting its own available transfer capability values. »

74. Au paragraphe 11 de cette ordonnance, la FERC confirme la position adoptée dans son ordonnance 890 à l'effet qu'il n'y aurait pas juste une méthodologie de calcul qui pourrait être acceptable :

« 11. (...) The Commission did not require that there be just one computational process for calculating available transfer capability because, among other things, it found that the potential for discrimination and decline in reliability level does not lie primarily in the choice of an available transfer capability calculation methodology, but rather in the consistent application of its components, input and exchange data, and modeling assumptions. The Commission found that, if all of the available transfer capability components, certain data inputs and certain assumptions are consistent, the three available transfer capability calculation methodologies would produce predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent and replicable results. »

(Nos soulignés)

75. Essentiellement, la FERC confirme la position adoptée dans ses ordonnances 890 et suivantes et détermine que l'ensemble de la méthodologie de calcul devra être développée en fonction des normes de fiabilité à être adoptées par la FERC;
76. À ce sujet, dans l'ordonnance 729 de la FERC, il est question de ces différentes normes de fiabilité dont la norme MOD-001-1 « *available transmission system capability* » et la norme MOD-008-1 « *transmission reliability margin methodology* » qui ne sont pas adoptées à ce jour par la Régie⁴¹;
77. Le fait que les normes de fiabilité pertinentes sur le sujet de la notion de « *consistency* » ne soient pas encore en vigueur est un enjeu majeur qui à lui seul devrait militer en faveur du rejet de l'amendement proposé en ce qui a trait à la coordination des ATCs;
78. Le Transporteur invite la Régie à adopter un changement qui aura des répercussions sur les assujettis avant même que ces derniers puissent voir la nature des normes que le Transporteur (et/ou le coordonnateur de la fiabilité) déposera et avant même l'entrée en vigueur de telles normes en bonne et due forme;
79. Le Transporteur demande ni plus ni moins un acte de foi. EBM n'est nullement disposée à assumer que les normes rencontreront les exigences applicables d'autant plus qu'elle conteste de façon vigoureuse l'interprétation à donner à la notion de « *consistency* » dans le contexte de la coordination des ATCs;

VI. **RAPPORT DE MONSIEUR ROACH**

a) **Preuve soumise par EBM**

80. Au paragraphe 114 de l'argumentation du Transporteur⁴², le Transporteur indique que ce n'est que lors du contre-interrogatoire que notre expert aurait finalement admis que la coordination des ATCs entre réseaux était une mesure souhaitable. Nous reviendrons sur certains extraits du témoignage en chef et du contre-interrogatoire de monsieur Roach sous la section « Réponse à la critique de monsieur Roach » mais nous tenons dès à présent démontrer que notre expert a toujours affirmé être en accord avec le principe de l'harmonisation mais que celui-ci devait s'appliquer en fonction des circonstances propres aux objectifs recherchés et à l'évaluation des impacts de l'application d'une telle mesure;
81. Nous vous référons au paragraphe 15 du rapport de monsieur Roach qui confirme ce qui précède⁴³ :

« 15. As to the purpose for a harmonization proposal, I agree that FERC's 890 Orders require that the ATCs on two sides of an interconnection must be consistent – although FERC made it clear that it did not mean identical. So I agree that, at some point, there is a need for something like a harmonization plan. However, the “consistency” should serve some purpose. For example, HQT has not shown its proposed reduction in ATC on the Québec-New England Intertie is necessary to address a reliability concern or to reduce congestion or to alleviate undue discrimination. Put simply, HQT has proposed a “solution”, but has not stated the problem it intends to solve. »

⁴¹ Argumentation du Transporteur, para. 21, note intra paginale 6; Pièce C-6-77.

⁴² Argumentation du Transporteur, para. 114.

⁴³ Pièce C-6-56, para. 15, voir également les para. 26 et 27 du même rapport.

82. Au paragraphe 14, notre expert explique que le Transporteur aurait dû justifier l'objectif visé par l'harmonisation, le niveau d'ATC requis pour l'harmonisation, l'allocation des ATCs à la suite de toute réduction proposée et démontrer qu'une telle allocation ne contrevenait pas au tarif actuel et aux droits acquis des clients existants;
83. Le Transporteur soumet qu'une telle proposition serait propre à un dossier de plainte et que ces questions ne pourraient pas être considérées dans le contexte d'une cause tarifaire. Nous estimons qu'il a tort;
84. En effet, la Régie dans sa décision D-2009-008 à la page 3 a spécifiquement reconnue l'importance pour le Transporteur de justifier les modifications recherchées ainsi que de préciser quel serait l'impact des modifications proposées sur le régime réglementaire et la clientèle du Transporteur⁴⁴ :

«Le Transporteur devra présenter les orientations et les solutions qu'il propose, avec justifications à l'appui, et préciser en quoi les modifications s'appliquent au contexte québécois de transport d'électricité. Il devra, de plus, préciser l'impact sur le régime réglementaire et sa clientèle, soit les clients du service de point à point, du service en réseau intégré et du service pour l'alimentation de la charge locale. La Régie souhaite également que soient identifiés les articles des Tarifs et conditions visés par chacune des orientations et solutions proposées. »

85. Il appert de ce qui précède, que les questions soumises par notre expert cadrent spécifiquement avec les attentes de la Régie relativement à l'évaluation de la justesse et du caractère approprié des amendements recherchés comme celui de la coordination des ATCs;
86. D'ailleurs notre expert traite directement de la question de l'impact de la modification proposée en ces termes au paragraphe 19 de son rapport⁴⁵ :

« 19. It would not be sufficient for the Régie to approve amendments like C-1; the Régie also should assess the impact of those amendments on transmission customers and determine how to approach any ATC reduction. »

87. Au paragraphe 24, il traite à nouveau de la question de l'impact de cette modification proposée et l'avantage octroyé à l'affilié du Transporteur de la façon suivante⁴⁶ :

« 24. It is important to see that these concerns about determining the right level and allocation of ATC are not motivated by abstract OATT concepts, but, rather, they are motivated by the fact that HQT's actions can cause commercial and anticompetitive harm to existing firm transmission customers. The commercial harm comes because these customers have or will secure contracts to deliver electric energy and other products to customers in the Northeast U.S. and there are penalties and possible defaults if it does not live up to those contracts. The anticompetitive harm comes because HQT's affiliate and the transmission customers are competitors in selling renewable power from Canada into the U.S.; if only for transparency and undue discrimination concerns, it cannot appear that HQT can simply push aside a competitor and harm its reputation. »

(Nos soulignés)

⁴⁴ Pièce D-2009-008, p. 3 (Onglet 3)

⁴⁵ Pièce C-6-56, para. 19.

⁴⁶ Pièce C-6-56, para. 24.

88. Au niveau de la preuve que le Transporteur aurait dû fournir pour justifier la coordination recherchée, notre expert s'exprime de la façon suivante⁴⁷ :

« 17. At a minimum, HQT should provide a full, quantitative account of the experience with schedules and power flows on the Intertie to support the level it chooses for ATC. »

89. En terminant, nous vous soumettons que c'est à juste titre que notre expert a considéré qu'il revenait au Transporteur de faire la démonstration que l'harmonisation était requise à l'égard de chacune des interconnexions⁴⁸ :

« R. Yes. Again, I used Québec-New England because it was a good example, a detailed example of the consequences of harmonization. And I did not seek to look at the other interties. And again, HQT, as far as I understand, did not provide any evidence here with these before and after ATCs or any other evidence.

(...)

R. Nothing prevented me from conducting my own analysis. It was a matter of that analysis being necessary. I think that our analysis of the Québec-New England intertie, especially after the Régie's decision in the complaint case, was sufficient to really illustrate, to document, to show the sense of the approach I'm proposing which is to ask those four questions. Along with the British Columbia case which is another great case.»

« R. No, again, you asked me this for every intertie, did I do an analysis of those? I did not. Again, I did not think it was my place to do that and it's for HQT to provide that if it wants to support its harmonization plan. »

(Nos soulignés)

90. Nous estimons également que monsieur Roach était justifié de s'interroger de la façon suivante⁴⁹ :

« I promised that while I'm using the Quebec-New England intertie as an illustration that I would step back and suggest four policy questions that I think the Régie can use to judge any implementation proposal, any harmonization proposal. And the four are listed here on page 6.

The first is what's the purpose of harmonization, what is HQT trying to achieve? Second, what is the right level of ATC after harmonization? Third, what is the right allocation of that remaining ATC, who gets it? And fourth, is the allocation consistent with the other terms of the Tariff? »

VII. CRITIQUE DU RAPPORT DE MONSIEUR HANSER

91. Tout d'abord, l'expert du Transport reconnaît que la FERC n'exige pas l'approche du « *least common denominator* »⁵⁰. Néanmoins, monsieur Hanser retient cette approche en fonction des caractéristiques du réseau du Transporteur;

⁴⁷ Pièce C-6-56, para. 17.

⁴⁸ N.S. 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, pp. 33, l. 3 à l. 10, 35, l. 11 à l. 22 et 40, l. 19 à l. 24.

⁴⁹ N.S. 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Roach, p. 48, l. 19 à p. 49. l.9.

⁵⁰ HQT-28, document 1, para. 18.

92. Nous soumettons que cette analyse et les caractéristiques du réseau du Transporteur et plus spécifiquement son caractère asynchrone auraient dû l'amener à conclure à la non nécessité de procéder à la coordination des ATCs comme l'a fait par exemple l'ISO-NE dans son tarif⁵¹;
93. La crédibilité de cet expert et la valeur probante de l'opinion fournie relative à la coordination des ATCs doivent être considérées à la lumière de ce qui suit;
94. L'analyse de monsieur Hanser s'est effectuée sans la moindre considération des impacts possibles de l'amendement proposé et ce, même si son mandat était de déterminer si la méthode proposée respectait les ordonnances applicables de la FERC;
95. En effet, monsieur Hanser admet qu'il n'a pas évalué les impacts sur la clientèle du Transporteur afin de déterminer si la proposition d'HQT quant à son Appendice C-1 était justifiée⁵² :

« Q.127 Okay. To make your determination HQT's proposal to modify C-1, have you considered the potential impacts on existing customers?

R. No.»

96. Pourtant, monsieur Hanser venait tout juste de reconnaître qu'une des exigences de la FERC est de s'assurer que la méthodologie de calcul des ATCs est non discriminatoire selon son propre rapport⁵³ :

«Q.126 And just to finish on the subject of undue discrimination, I refer you to paragraph 11 when it states:

« ... specifically applicable to the calculation of ATC, FERC desires to increase consistency and transparency in the methodology for calculating ATC to reduce the potential for undue discrimination in providing transmission service and to reduce transmission... »

Blah, blah, blah. Again, the same principle that we discussed a few minutes ago with respect to the importance of making sure that the methodology will not be against discrimination. Right?

R. That's correct.

Q.127 Okay. To make your determination HQT's proposal to modify C-1, have you considered the potential impacts on existing customers?

R. No.»

(Nos soulignés)

97. Au surplus, monsieur Hanser n'a pas considéré si la proposition d'HQT aurait un impact sur les clients du service de transport de point à point qui détiennent des droits de renouvellement « *rollover rights* »⁵⁴ :

⁵¹ Pièce C-6-78.

⁵² N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 24, l. 16 à l. 20.

⁵³ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 23, l. 18 à p. 24, l. 20.

⁵⁴ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 25, l. 2 à l. 5.

« Q.129 Have you considered if there were any impacts for customers having rollover rights?

R. No. »

98. Monsieur Hanser n'a pas non plus considéré, pour la préparation de son rapport, si la proposition d'HQT quant à son Appendice C-1 avait un impact sur d'autres sections des *Tarifs du Transporteur*⁵⁵ :

« Q.130 Have you considered if there were any impacts on other sections of the Tariff?

R. No. »

99. Il appert de la preuve que le Transporteur n'a pas fourni d'analyse historique de la performance des interconnexions à monsieur Hanser⁵⁶ :

« Q.101 Were you provided by HQT with a full historical record of the performance of any interties?

R. No, I was not given any information by HQT relative to the performance of the interties other than...

Q.102 Were you provided...

R. Excuse me, can I finish?

Q.103 Yes.

R. Thank you. Other than the materials that can be found on the HQT OASIS website and other public documents that are available on the HQT website. »

100. Monsieur Hanser admet qu'il n'a pas reçu les données quant aux flux réels pour chacune des interconnexions⁵⁷ :

« Q.107 Were you provided with actual flows, firm, non-firm, on each interconnection?

R. No. We've reviewed the ISO New England websites flows on the Phase I, Phase II, HVDC intertie, to see what the transfer capabilities were over the course of 2009 and 2010, up till the time of my report. »

(Nos soulignés)

101. Monsieur Hanser admet qu'il n'a pas consulté les documents confidentiels HQT-41, documents 1.1. et 1.2., ni avant la préparation de son rapport ni après⁵⁸ :

« Q.112 Okay. So, the documents that were discussed this morning during the confidential hearing, which are HQT-41, 1.1 and 1.2 - I will finally say it correctly - you were not provided with this information prior to you preparing your report?

R. No.

⁵⁵ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 25, l. 6 à l. 8.

⁵⁶ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 8, l. 7 à l. 19.

⁵⁷ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 9, l. 12 à l. 18.

⁵⁸ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 11, l. 2 à l. 13.

Q.113 And have you consulted said meetings since the filing of your report? Said summary of meetings, sorry.

R. No. »

(Nos soulignés)

102. Monsieur Hanser admet qu'il n'a pas considéré les données, informations et/ou hypothèses qui ont été échangées et/ou analysées entre les réseaux voisins. Les seules informations qu'il a considérées sont celles énumérées à l'Appendice C-1, telle que proposée par le Transporteur⁵⁹ :

« Q.116 Okay. I now refer you to the same document at page 39 [Soit la demande de renseignements HQT-29, document 3]. And the beginning of the question was... and it refers to your report:

« Specifically, FERC clarifies adjacent transmission providers must coordinate and exchange data and assumptions to achieve consistent ATC values on either side of a single interface. »

The first question was: « Can you provide a list of the specific data and assumptions that were exchanged and/or analyzed? »

And the answer was that:

« HQT's representatives are best placed to answer this question, if the Régie allows the question. »

My question to you is have you considered this information prior to preparing your report?

R. I'm not sure what you mean. There's an answer here that's given that says HQT's representatives are best placed to answer this question. I'm not sure in what sense you're asking me.

Q.117 I'm asking you are you able to answer this question?

R. Well, to the extent that it's listed in Appendix C, as far as the information exchange goes that's listed there, that information I know of. But other than that, that's the limitation of the information I know of that exchange. »

Q.118 Okay. We refer at question 30.2 of «*data and assumptions were exchanged* ». Again, the question is HQT's representatives...the answer, sorry, is:

« HQT's representatives are best placed to answer this question. »

(Nos soulignés)

103. Compte tenu de ce qui précède, EBM émet de sérieuses réserves quant à la valeur probante de l'opinion émise surtout lorsque l'on considère que monsieur Hanser n'a même pas considéré l'impact de la modification proposée sur les parties;

⁵⁹ N.S. du 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Hanser par Me Hamelin, p. 12, l. 17 à p. 14, l. 16.

VIII. POURQUOI FAIRE CETTE COORDINATION?

104. Tout d'abord, nous croyons utile de mettre en lumière la chronologie des événements de la cause tarifaire avec les faits du dossier de plaintes ayant mené à la décision D-2010-160;
105. Il a été reconnu que la chronologie des faits dont il est fait référence dans la décision D-2010-160⁶⁰ pouvait servir de base dans le cadre du présent dossier;
106. Il y a lieu de les résumer brièvement compte tenu que ce dossier résulte de la décision du Transporteur de procéder à la coordination des ATCs, coordination qui fait maintenant l'objet d'une demande spécifique du Transporteur dans la présente cause tarifaire par les différents amendements proposés au texte de l'Appendice C-1;
107. Cette mise en contexte est également importante et requise afin de s'assurer que les amendements recherchés par le Transporteur dans le cadre de l'Appendice C-1 et plus spécifiquement ceux relatifs à la coordination des ATCs ne donne pas lieu à une situation incompatible avec le but supposément recherché et, n'affectent pas les droits d'EBM tels que notamment reconnus dans la décision D-2010-160;
108. Dans cette décision D-2010-160, la Régie reconnaît le droit d'EBM au renouvellement de conventions de service de transport ferme de 106 MW sur le chemin MATI-HQT-NE et de 200 MW sur le chemin ON-HQT-NE;
 - a) Les faits de la décision D-2010-160 et la cause tarifaire
109. Les 5 et 9 janvier 2007, EBM déposait des demandes de service de transport ferme à long terme de 106 MW sur le chemin MATI-HQT-NE⁶¹;
110. Ces demandes de service de transport ferme ont été acceptées par le Transporteur pour un service débutant le 1^{er} avril 2007 et se terminant le 31 mars 2008⁶²;
111. Le 2 août 2007, EBM déposait des demandes de service de transport ferme de 200 MW sur le chemin ON-HQT-NE⁶³;
112. Ces conventions prévoyaient un service débutant à la plus éloignée des dates suivantes soit le 1^{er} juin 2009 ou la date de mise en service de l'interconnexion entre l'Ontario et le Québec⁶⁴;
113. Lorsqu'EBM a effectué ses demandes de service, Hydro-Québec dans ses activités de production (HQP ou le Producteur), avait déjà souscrit une demande de service de transport ferme à long terme d'une durée de 35 ans pour une capacité de 1 200 MW. Le début de service de transport ferme était prévu pour le 1^{er} juillet 2009⁶⁵;

⁶⁰ D-2010-160, pièce C-6-73 (Onglet #1); N.S. 10 février 2008, p. 206 et la référence aux notes sténographiques de l'audition qui confirment cette admission.

⁶¹ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 17 (Onglet #1).

⁶² D-2010-160, pièce C-6-73, para. 17 (Onglet #1).

⁶³ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 18 (Onglet #1).

⁶⁴ D-2010-160, pièce C-6-73 (Onglet #1).

⁶⁵ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 24 (Onglet #1).

114. Entre 2007 et novembre 2008, EBM souscrit des droits de service de transport ferme à long terme du côté américain pour des capacités réservées totalisant 282 MW jusqu'en 2013⁶⁶;
115. Du 23 décembre 2008 au 31 janvier 2009, le Transporteur affiche l'avis suivant sur son site OASIS ⁶⁷ :

« Coordination des capacités de transit

Dans le contexte de l'ordonnance 890 de la FERC, le Transporteur entreprendra en 2009 des travaux en vue d'aligner les capacités de transit affichées sur OASIS, avec celles affichées sur les réseaux voisins. Au fur et à mesure de la progression des travaux, les nouvelles valeurs de transit seront affichées.

À compter de la publication du présent avis, le Transporteur analysera toute nouvelle demande de service de transport sur ses interconnexions en tenant compte des limites sur les réseaux voisins [...] »

(Nos soulignés)

116. HQP détient pour sa part 900 MW de droit de transport ferme du côté américain.
117. *En date du 29 juillet 2008, le Transporteur dépose sa demande relative à la modification des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2009, incluant une demande relative à la modification des tarifs;*
118. *En date du 11 septembre 2008, la Régie rend sa décision D-2008-116⁶⁸ par laquelle elle scinde le dossier tarifaire en deux phases. La phase 2 visant les impacts découlant des ordonnances 890 et 890-A de la FERC ne devant avoir aucun impact sur la tarification ou sur la répartition des coûts;*
119. Le 20 janvier 2009, EBM demande le renouvellement des conventions relatives au chemin MATI-HQT-NE et le Transporteur accepte⁶⁹;
120. *En date du 27 mars 2009, le Transporteur dépose le complément de preuve requis par la Régie qui inclut une section sur l'uniformité et la transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible⁷⁰;*
121. *Sous le titre « Aperçu de l'ordonnance numéro 890 », le Transporteur ne fait aucunement référence à quelque obligation que ce soit en matière de coordination des ATCs;*
122. *Sous le titre « Orientation du Transporteur », il n'y a non plus aucune référence à la coordination des ATCs. Le Transporteur explique de la façon suivante les modifications qu'il propose d'apporter à l'appendice C-1 :*

« Le Transporteur propose d'ajouter, à la suite de l'appendice C des Tarifs et conditions, une méthodologie plus explicite pour évaluer la capacité de transfert disponible, en

⁶⁶ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 19 (Onglet #1).

⁶⁷ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 22 et pièce C-6-62 (Onglet #1).

⁶⁸ D-2008-116, (Onglet #4).

⁶⁹ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 23 (Onglet #1).

⁷⁰ Pièce HQT-1, document 1, pp. 11 et 12.

appendice C-1. Cette méthodologie satisfait les critères énoncés dans l'ordonnance no 890, et notamment dans l'appendice C du tarif pro forma qui en découle, en vue d'offrir une plus grande uniformité et transparence pour le calcul de cette capacité. Cette orientation est décrite en détail dans la fiche sur l'appendice C-1 de la pièce HQT-2, Document 1. »⁷¹

123. Le 1^{er} juillet 2009, le service de transport ferme à long terme du Producteur débute⁷²;
124. Du 8 juillet au 9 août 2009, le Transporteur affiche un autre avis sur son site OASIS confirmant l'harmonisation des capacités de transport ;
125. Du 8 juillet au 9 août 2009, le Transporteur affiche l'avis suivant sur son site OASIS⁷³ :

« Harmonisation des capacités de transport

Le présent avis fait suite à l'avis publié par le Transporteur sur OASIS le 23 décembre 2008.

À compter d'aujourd'hui, le Transporteur harmonise ses capacités de transport ferme disponibles avec celles des réseaux voisins afin que les réservations de transport de ses clients soient réalisables en tout temps en fonction des capacités de transport des réseaux voisins. Les capacités de transport pour chaque chemin sur l'horizon des treize prochains mois sont affichées sur le site OASIS du Transporteur.

Aucune réservation de transport ferme existante au moment de la publication de cet avis n'est affectée par cette harmonisation. Toutes nouvelles demandes de service de transport ferme incluant les demandes de renouvellement seront évaluées en fonction des nouvelles valeurs de capacité ferme affichées par le Transporteur. »

(Nos soulignés)

126. Malgré la mention qui se retrouvait dans l'avis à l'effet qu'« aucune réservation de transport ferme existante au moment de la publication de cet avis n'est affectée par cette harmonisation », EBM se voit refuser sa demande de renouvellement des conventions HQT-MATI-NE en date du 12 février 2010 au motif que le Transporteur « ne peut offrir la capacité demandée » suite à l'analyse des capacités de transport ferme qu'il a effectuée sur le chemin MATI-NE⁷⁴;
127. Le 22 février 2010, EBM demande au Transporteur de renouveler ses contrats de service de transport sur le chemin ON-HQT-NE⁷⁵;
128. Compte tenu du refus du Transporteur de renouveler les conventions de service de transport sur le chemin MATI-HQT-NE, EBM initie en date du 25 février 2010 un processus de plainte⁷⁶;
129. Le 13 mai 2010, EBM soumet au Transporteur une deuxième plainte suite à son refus de renouveler les conventions de service de transport sur le chemin ON-HQT-NE⁷⁷;

⁷¹ HQT-1, document 1, p. 12.

⁷² D-2010-160, pièce C-6-73, para. 24 (Onglet #1).

⁷³ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 25 et pièce C-6-63 (Onglet #1).

⁷⁴ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 26 et 27 (Onglet #1).

⁷⁵ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 28 (Onglet #1).

⁷⁶ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 29 (Onglet #1).

130. Le 21 mai 2010, le Transporteur demande la suspension de l'audition de la plainte P-130-01 dans l'attente de la décision finale à venir dans le cadre du dossier tarifaire⁷⁸;
131. *En date du 23 juin 2010, soit après le dépôt des plaintes, le Transporteur dépose une mise à jour de certaines de ses pièces dans le présent dossier dont les fiches sur les modifications proposées aux Tarifs et conditions incluant les modifications à l'article 2.2 des Tarifs ainsi que de nouvelles modifications à l'Appendice C-1⁷⁹;*
132. *Il s'agit de la première référence à la coordination des ATCs avec les réseaux voisins dans l'ensemble de la preuve du Transporteur⁸⁰;*
133. *Le Transporteur n'amende pas la section « Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible » de la pièce HQT-1, document 1 mais modifie la fiche concernant l'Appendice C-1 relativement à la coordination des ATCs en indiquant notamment « les amendements portent également sur la coordination des ATCs; »⁸¹;*
134. *Au niveau de l'appendice C-1, l'on retrouve notamment la modification suivante : « Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre les réseaux 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 Transporteur⁸². » »*
135. L'audience orale des plaintes se déroule du 14 au 17 septembre 2010 inclusivement⁸³;
136. En date du 20 décembre 2010, la Régie rend sa décision D-2010-160 accueillant les plaintes d'EBM;
- b) La décision D-2010-160
137. Le Transporteur affirme à tort que la décision D-2010-160 n'a pas traité de la coordination des ATCs;
138. Or, la décision du Transporteur de ne pas respecter les droits de renouvellement d'EBM était la résultante directe de sa décision de procéder à la coordination des ATCs;
139. La Régie, dès le début de son opinion, indiquait ce qui suit⁸⁴ :
- « [75] La Régie est saisie de deux plaintes d'EBMI portant sur le refus du Transporteur de lui accorder le renouvellement de quatre conventions de service de transport ferme de long terme pour une période d'un an. Le Transporteur invoque comme motif de refus qu'il ne peut offrir les capacités fermes de transport demandées. L'insuffisance de capacité résulte du fait que le Transporteur a procédé à l'harmonisation de sa capacité de transport ferme avec celle du réseau voisin et que l'implantation de cette harmonisation a

⁷⁷ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 35 (Onglet #1).

⁷⁸ D-2010-160, page 6.

⁷⁹ Pièce HQT-2, document 2.

⁸⁰ N.S. 19 octobre 2010, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin.

⁸¹ Pièce HQT-2, document 2.

⁸² Pièce HQT-2, document 2.

⁸³ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 14 (Onglet #1).

⁸⁴ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 75 (Onglet #1).

eu pour effet de réduire la capacité de transport ferme disponible sur le chemin HQT-NE de 2 000 MW à 1 200 MW. »

(Nos soulignés)

140. Aussi, la Régie résume comme suit la question à être déterminée de la façon suivante :
- « [77] La Régie doit donc déterminer si la décision du Transporteur de refuser les demandes de renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour le motif d'insuffisance de capacité de transport ferme disponible due au processus d'harmonisation qu'il a mis en place le 8 juillet 2009, est conforme aux dispositions des Tarifs et conditions. »
141. Le Transporteur va plus loin, il tente de prétendre que la Décision D-2010-160 n'a nullement suggéré que la coordination des ATCs était en soi préjudiciable;
142. Or, la conclusion de la Régie dans ce dossier est notamment que le Transporteur avait la responsabilité de s'assurer qu'il avait la capacité suffisante sur son réseau de transport pour répondre aux demandes des clients détenant des droits de renouvellement et que toute limitation ou restriction aux droits de renouvellement devait être précisée dans la convention de service initiale⁸⁵. Un changement opérationnel du Transporteur n'est pas une restriction valable aux droits de renouvellement.
143. De plus, la conclusion de la Régie au paragraphe ci-après contredit clairement la position du Transporteur à l'effet que cette décision ne traite pas du caractère préjudiciable de la décision du Transporteur de procéder à la coordination des ATCs⁸⁶ :

« [116] Ainsi, la Régie conclut que la décision du Transporteur de refuser les demandes de renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour le seul motif que l'ATC sur le chemin HQT-NE défini à la suite de l'implantation de l'harmonisation était insuffisant, contrevient à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[117] Par ailleurs, la Régie constate que le renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour la totalité des capacités ferait en sorte qu'il y aurait plus de 1 500 MW de réservations fermes sur le chemin HQT-NE, en tenant compte du contrat de 1 200 MW du Producteur ayant débuté le 1^{er} juillet 2009.

[118] Dans la décision de la demande en révision de l'affaire Exelon citée précédemment, la FERC a indiqué que, dans le cas où une contrainte surviendrait sur le réseau après la signature d'une convention initiale, le transporteur a deux options : construire des ajouts au réseau afin d'alléger la contrainte du réseau ou réduire le service ferme selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions. Il est clair que la première option n'est pas applicable, puisque le réseau du Transporteur ne présente pas de problème, étant donné que la capacité du chemin HQT-NE est de 2 000 MW. C'est d'ailleurs cette capacité maximale de transport de 2 000 MW qui est affichée sur le site OASIS depuis l'ouverture du chemin HQT-NE. »

(Nos soulignés)

⁸⁵ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 100 (Onglet #1).

⁸⁶ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 116 à 118 (Onglet #1).

144. Le Transporteur suggère également que les régisseurs Turgeon et Hardy auraient mentionné que la question de la coordination des ATCs était « académique » dans le contexte des plaintes d'EBM. Ce n'est pas du tout ce que le texte de la décision D-2010-160 mentionne, c'est la question de la nécessité de procéder à une autorisation préalable de la Régie qui devient une question « académique » compte tenu des conclusions auxquelles arrive la formation sur la portée de l'article 2.2 des Tarifs et des droits d'EBM en vertu des conventions de service⁸⁷ :

« [127] La question de savoir si la décision du Transporteur de procéder à l'implantation de l'harmonisation ou de la coordination de la capacité de transport sur son réseau avec celle du réseau voisin ISO-NE aurait dû faire l'objet d'une autorisation préalable de la Régie demeure académique aux fins de la présente décision pour les régisseurs Turgeon et Hardy, compte tenu des conclusions auxquelles arrive la formation sur la portée de l'article 2.2 des Tarifs et conditions et les droits d'EBMI en vertu des Conventions MATI-NE et ON-NE. »

(Nos soulignés)

145. Il appert de ce qui précède que cette décision ne traite pas uniquement des droits de renouvellement;
146. La Régie a donné raison à EBM à l'effet que la décision du Transporteur de procéder à l'harmonisation et d'ainsi refuser à son client le droit à la continuation du service était mal fondé en droits;
147. Malgré cette décision, le Transporteur tente par la cause tarifaire de faire indirectement ce qu'il n'a pas eu le droit de faire directement;
148. EBM est bien fondé d'intervenir dans le présent dossier afin de faire respecter les droits qui lui ont été reconnus dans cette décision;
149. Il est à noter que le Transporteur avait notamment plaider dans le dossier que l'objectif visé par la mesure de coordination en était une de transparence et de cohérence. Nous soumettons que cet argument n'a pas été retenu;
150. Par ailleurs, la question à savoir si l'autorisation de la Régie est requise avant d'effectuer une telle modification demeure entière puisque malgré l'opinion additionnelle du régisseur Lassonde, le Transporteur a jugé approprié de demander l'approbation de la Régie par le biais des amendements proposés et a lui-même jugé que sa « discrétion opérationnelle » n'était pas suffisante;
151. À cet effet, nous vous référons au question de monsieur Roach à l'effet que la régie devrait approuver un changement majeur tel la coordination des ATCs⁸⁸;
152. Monsieur Roach a d'ailleurs mentionné ce qui suit (extraits non cités par le Transporteur) lors de son contre-interrogatoire⁸⁹ :

⁸⁷ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 127 (Onglet #1).

⁸⁸ N.S. 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, pp 49 à 53; pièce C-6-56, para. 12 à 14

⁸⁹ N.S. 21 avril 2011, p. 161, l. 9 à la p. 162, l. 18 et p. 165, l. 14 à la p. 166, l. 12.

« So, what you're saying is that the Régie has rejected the reduction from 2,000 megawatts to 1,200 megawatts following that decision that was rendered in December 2010. That's your understanding, I assume?

R. Right.

Q.268 Could you show us in the decision, and you have a translation, where it is said that the Régie has rejected the ATC coordination from 2,000 megawatts to 1,200 megawatts, that this ATC coordination was rejected? And I'm not referring to the allocation of rollover rights, I'm not referring to the actual application of 13.6 which is something which we will deal with later which is the allocation of the residual ATC after coordination.

I'm not talking about allocation, I'm asking you can you show us in that decision where it is said that the actual reduction, the actual coordination from 2,000 megawatts to 1,200 megawatts has been rejected?

R. Well, let me give you the first part of my answer and then I'll page through as I'm doing this.

But the reason I say that with some confidence is that that reduction from 2,000 to 1,200 is what was the basis for the denial of a rollover or renewal of Brookfield's contract. And by saying that that rollover was improperly denied would at least implicitly say that this harmonization effort is not approved. »

(...)

Q.270 So, Mr. Roach, my question again is the following. Can you direct us to any language in that decision where the Régie would have said that the actual reduction from 2,000 megawatts to 1,200 megawatts, not the allocation issue, just the actual reduction, had to be rejected because it violated some Tariff conditions?

R. Yes. To me, I read this and that's what I see. So, when I read this decision, that's exactly what I see. Again, yesterday I said, okay, we have this coordination or consistency issue. The concept is easy to agree with, it's mild I said, but we must focus on the consequences. So, when I read this decision, I think it's a good decision in the sense that the Régie is saying: « Look, you - you HQT - implemented this thing called harmonization and it had consequences that we won't accept. » I view that as a rejection of the harmonization effort on this intertie. That's how I read it. »

(Nos soulignés)

153. Avec respect, l'interprétation que fait le Transporteur de la décision D-2010-160 est mal fondée. Le Transporteur n'a aucune accise valable pour prétendre 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 seraient affectés »⁹⁰;
154. Il y a lieu de plus de rappeler que l'on demande d'amender les Tarifs et qu'une telle demande doit nécessairement faire l'objet d'une cause tarifaire et soumise à l'approbation préalable de la Régie. Nous y reviendrons plus loin;

⁹⁰ Argumentation du Transporteur, para. 119.

155. Tel qu'il appert des extraits cités plus haut, monsieur Roach était bien fondé de soumettre que la décision D-2010-160 énonce que le Transporteur ne pouvait pas procéder à la coordination des ATCs comme il l'a fait⁹¹;

c) L'argument de la gestion opérationnelle

156. Le Transporteur reconnaît que la coordination est effectuée depuis le 8 juillet 2009;

157. Comme nous l'avons abordé précédemment, Transporteur demande néanmoins à la Régie d'amender l'Appendice C-1 des Tarifs pour spécifiquement prévoir la coordination des ATCs⁹²;

158. Cette demande d'amendement n'existait pas lors du premier dépôt en mars 2009 (avant les plaintes d'EBM de février et mai 2010). Ce changement est apparu uniquement lors du dépôt du complément de preuve en juin 2010⁹³;

159. Le Transporteur requiert une conclusion spécifique de la Régie à l'égard de tous les changements proposés à l'Appendice C-1 des Tarifs incluant ceux portant sur la coordination des ATCs et leurs impacts;

160. Le Transporteur a retenu les services d'un expert dans le cadre de ce dossier pour tenter de justifier *post facto* sa décision du 8 juillet 2009 de procéder à la coordination des ATCs en invoquant la théorie du plus petit dénominateur commun (« *lowest common denominator* »);

161. Le Transporteur qui a monopolisé du temps auprès de la Régie pour présenter cette position et qui recherche des conclusions spécifiques d'amendement des Tarifs, ne peut valablement prétendre que la coordination des ATCs n'est qu'une simple gestion opérationnelle de la part du Transporteur;

d) L'argument du signal commercial

162. Nous soumettons que les objectifs énoncés par le Transporteur pour tenter de justifier la coordination des ATCs n'est pas fondé;

163. Ce premier objectif qui serait visé par le Transporteur serait de s'assurer que le transport ferme sur les réseaux interconnectés puissent être réalisés en tout temps;

164. Le Transporteur dit vouloir envoyer le bon signal à tous ses clients. Monsieur Clermont s'exprime de façon suivante en contre-interrogatoire⁹⁴ :

« Q.142 O.K. On s'entend que ce n'est pas un objectif qui est, dans ce cas-là, lié à la fiabilité?

R. Ce n'est pas un objectif de fiabilité. C'est un objectif de transparence commerciale d'envoyer le bon signal à tous les clients, d'éviter les questions du genre: « Oui, mais là, quand je vais sur le site de ISO New England, je vois 2000. Vous, vous avez 1200 - l'inverse - je ne comprends pas pourquoi. »

⁹¹ *Contra* argumentation du Transporteur, para. 118.

⁹² HQT-2, document 2.

⁹³ HQT-2, document 2.

⁹⁴ N.S. 19 octobre 2010, p. 94, l. 15 à p. 95, l. 11

Donc, c'est un signal commercial pour diminuer la confusion et augmenter la transparence.

Q.143 Et ce n'est pas non plus un problème de congestion?

R. Congestion est devenu un terme *loadé*.

Q.144 Mais, en fait, c'est une question commerciale. Est-ce que c'est bien résumer la situation?

R. C'est une considération commerciale de transparence et de clarté. En ce qui a trait au premier objectif, nous sommes d'avis qu'il n'est pas fondé pour les raisons suivantes; »

165. Nous soumettons que l'objectif de ce « signal commercial » est incohérent avec les agissements passés du Transporteur, les obligations et responsabilités de ce dernier dans le contexte des conventions de service ferme long terme souscrites, les agissements passés des contreparties et les caractéristiques du réseau du Transporteur;
166. Le Transporteur soumet que dès la décision D-2002-095, la Régie aurait émis une opinion à l'effet que le Transporteur avait l'obligation de coordonner ses ATCs;
167. Or, si tel est le cas, il est manifeste que le Transporteur n'a pas donné suite à l'invitation de la Régie de procéder à une telle coordination et ce, depuis l'années 2002;
168. Le Transporteur reproche même à monsieur Roach de ne pas avoir pris connaissance de la décision de D-2002-095 alors que dans les faits, le Transporteur, lui-même, n'y a pas donné suite en ce qui a trait à la coordination des ATCs;
169. D'ailleurs, notre expert monsieur Roach conteste le but proposé par le Transporteur de donner un signal à ses clients. Il rappelle le fait que les capacités d'ATCs ne sont pas similaires des deux côtés de la frontière depuis au moins 1990⁹⁵ :

« HQT does say that the purpose of harmonization is to send a signal, a signal that indicates that there is a difference between the ATC on the Canadian side and on the New England side. However, that's something that's been known since the start of the intertie, we've known it since the early 1990s. And parties like Brookfield have taken action to mitigate that inconsistency. »

170. Les intervenants de marché qui transigent avec le Transporteur sont sophistiqués, ont les connaissances requises pour transiger et sont bien au fait des différentes capacités de transfert disponibles sur les réseaux voisins qui ne sont pas nécessairement identiques à celles du réseau du Transporteur⁹⁶ :

« Q.253 O.K. Pour les clients de service de transport qui font affaire au Québec et qui font affaire sur les marchés, êtes-vous d'accord avec moi pour dire que ces valeurs-là de 2000 et 1200, que ce soit au niveau Québec, donc de 2000 de TTC et 1200 d'ATC, c'est des valeurs connues, ce n'est pas sorcier. J'imagine que ceux qui transigent connaissent ces valeurs-là?

⁹⁵ N.S. du 19 avril 2011, p. 51 l. 6 à l. 15.

⁹⁶ N.S. 10 février 2011, p. 167, l. 4 à p. 168, l. 3.

R. Bien, si vous allez voir... oui, si vous transigez, vous savez que Nouvelle- Angleterre n'annonce pas d'ATC long terme ferme supérieur à 1200. Je pense que les gens qui sont un peu sophistiqués dans les marchés sont au courant de ça. Et chez nous, depuis la coordination, effectivement, on voit que... si vous allez voir sur notre site OASIS... toujours avant prise en compte des ETC, parce que pour pouvoir arriver à... donc que notre ATC avant prise en compte des ETC est de 1200 aussi. Vous pouvez le trouver à la fois sur notre site OASIS et sur le site OASIS d'ISO New England, c'est vrai.

Il est donc difficile de prétendre que la situation relative aux capacités de transfert de l'interconnexion avec la Nouvelle-Angleterre pouvait prêter à confusion. »

171. Le témoin d'EBM confirme également que la question du signal suggéré par le Transporteur n'est pas un motif valable puisque l'ensemble de l'information est connu de tous depuis fort longtemps⁹⁷;

« La position de EBM. Selon nous, la coordination des ATC n'est pas justifiée. Contrairement à ce qui a été... à ce que le représentant d'HQT a mentionné, le signal n'est pas un motif valable. En effet, l'information à cette interconnexion-là pour les participants de marché est connue de tous. Nous on est un participant de marché, on sait très bien comment ça fonctionne le système d'encan pour accéder à du transport ferme du côté américain. On sait comment le système d'Hydro-Québec fonctionne. »

172. Le Transporteur, par son témoin monsieur Clermont, confirme également cette reconnaissance dans le milieu⁹⁸ :

« Q.275 Alors, je retourne à la Nouvelle-Angleterre. Ce n'est pas nouveau que la Nouvelle-Angleterre du côté américain ait une limite à 1200 son ATC? Vous faites non de la tête.

R. À ma connaissance, ça fait très longtemps, là, peut-être même toujours, là, mais...

Q.276 Et, par contre, vous aviez des réservations et vous aviez accepté depuis quand même plusieurs années des réservations long terme qui totalisaient 1500 et quelques, là, de réservations sur cette interconnexion?

R. C'est vrai.

Q.277 Est-ce que, au cours des dernières années, il y a eu une problématique pour vous au Québec à desservir vos clients qui avaient fait ces réservations?

R. Bien, la question a déjà été posée à plusieurs occasions. Si vous faites référence à un problème de fiabilité, j'ai déjà répondu à maître Hamelin qu'il n'y avait pas eu de problème de fiabilité du côté du réseau du Québec. Si vous faites référence à est-ce qu'il y a eu des problèmes en exploitation du réseau, j'ai également répondu qu'il n'y en avait pas eu.

Q.278 Donc, vous n'avez eu aucun problème, Québec, à respecter vos engagements envers vos clients et vous avez bénéficié de contrats de long terme pour 1500 mégawatts au niveau de vos revenus et vous en bénéficiez toujours?

R. Nous avons bénéficié d'un revenu de 1506 mégawatts et on en bénéficie toujours effectivement...

⁹⁷ N.S. 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Cormier, p. 66, l. 19 à p. 67, l. 6.

⁹⁸ N.S. 11 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Sicard, p. 111, l. 16 à p. 113, l. 4

Q.279 Bénéficie toujours.

R. ... avec la dernière décision de la Régie »

173. De plus, l'objectif de transparence et l'intention de donner « le bon signal » n'est manifestement pas rencontré lorsqu'on considère le cas de l'interconnexion de la Nouvelle-Angleterre puisque le Transporteur a admis que le résultat serait négatif à 306 MW;
174. Peut-on véritablement parlé de « *predictable and sufficiently accurate, consistent, equivalent and replicable results* »? Poser la question c'est y répondre;
175. Notre expert, monsieur Roach, fait part de son scepticisme à l'égard de la décision d'HQT de réduire les ATCs à 1200 MW alors que dans le passé, les réservations du côté Québec ont toujours totalisées plus que 1500 MW⁹⁹ :

« The second point I draw out of the Régie's order is that the reliability of the HQT system is not in jeopardy so there's no justification for curtailment under 13.6 of the current Tariff. I draw this out because, to me, it raises some scepticism about the purpose of or the need for this harmonization plan, what is it that we're trying to achieve?

Next slide, please?

The third point I would like to draw out about the Régie order is that they ruled that there was no degradation of service on this Quebec-New England intertie even when firm reservations totalled more than 1,500 megawatts. You remember a moment ago I said that HQT had cut the ATC down to 1,200. So, this caught my attention because here again it raises some scepticism about how did we get to that 1,200 megawatts? How do we know that's the right number when we see more than 1,500 megawatts at times being served. »

176. De plus, le Transporteur n'a aucunement la responsabilité de s'assurer que les intervenants de marché puissent accéder aux réseaux voisins. Les Tarifs prévoient spécifiquement que le Transporteur n'assume aucune responsabilité à cet égard¹⁰⁰ :

« **16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers** : Les arrangements de programmation qui peuvent être imposés par les autres réseaux électriques relèvent de la responsabilité du client du service de transport qui demande le service. À moins d'une renonciation de la part du Transporteur, le client du service de transport doit donner un avis au Transporteur en désignant ces réseaux et en les autorisant à programmer la puissance et l'énergie devant être transportées par le Transporteur, conformément à la Partie II des présentes, au nom du receveur au point de livraison ou du fournisseur au point de réception. Toutefois, le Transporteur s'engage à faire des efforts raisonnables pour aider le client du service de transport à prendre de tels arrangements, y compris, mais sans s'y limiter, fournir l'information ou les données requises par cet autre réseau électrique, conformément aux pratiques usuelles des services publics.»

(Nos soulignés)

⁹⁹ N.S. 19 avril 2011, p. 47, l. 14 à p. 48, l. 12

¹⁰⁰ Pièce HQT-3, document 1, p. 68.

177. Le Transporteur a d'ailleurs admis que le client de service de transport avait la responsabilité de s'assurer de prendre les arrangements nécessaires pour pouvoir transiter sur les réseaux voisins¹⁰¹ :

« Q.145 Est-ce que c'est... je vais vous suggérer que c'est effectivement à vos clients de service de s'assurer d'être capable de livrer à destination?

R. Bien sûr, coordonné ou non coordonné, il est toujours de la responsabilité du client de s'assurer de prendre les engagements nécessaires pour faire ce qu'ils souhaitent faire.¹⁰²»

« Q.242 Je reviens avec la situation du Transporteur. Vous m'avez dit que vous n'avez pas à garantir de l'autre côté. Vous avez dit que vous étiez d'accord avec moi à ce niveau-là. Et vous êtes d'accord que c'est en vertu du Tarif. Vous avez... et je vous réfère à 16.2 du Tarif, c'est clair que le Transporteur ne prend pas la responsabilité de d'assurer qu'un client de transport qui a des droits au Québec a effectivement des droits au réseau voisin?

R. C'est clair que le Transporteur ne prend pas cette responsabilité-là, nous sommes d'accord. »

(Nos soulignés)

178. L'argument soulevé par le Transporteur à l'effet qu'il pourrait y avoir des plaintes de la part de contreparties n'est supportée par aucune preuve. En fait, c'est l'inverse qui est survenu puisque la coordination des ATCs a eu comme conséquence les plaintes logées par EBM;
179. Le Transporteur soumet également qu'il voulait offrir plus de transparence. Or, les avis publiés à l'attention de la clientèle sur le site OASIS du Transporteur n'indiquent aucunement comment cette coordination allait être effectuée. Le Transporteur confirme que pour ce qui est de l'avis du 8 juillet 2009, le Transporteur n'a pas indiqué que les ATCs allaient dorénavant être identiques ou encore que la valeur du TRM devenait 800 MW¹⁰³;
180. Or, si le Transporteur avait voulu plus de transparence sur cette question, les avis transmis à la clientèle auraient dû le refléter;
181. Il appert de ce qui précède que l'argument du « bon signal » ne tient manifestement pas la route;
182. De plus, le changement proposé ne découle pas des ordonnances 890 de la FERC tel que vu précédemment et en fait va à l'encontre des objectifs recherchés par la FERC;
183. Le Transporteur prétend qu'en coordonnant les ATCs, le Transporteur « garantie le caractère véritablement ferme du service de transport vendu »;

¹⁰¹ N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire par Me Hamelin, p. 162, l. 9 à l. 22.

¹⁰² N.S. 19 octobre 2010, contre-interrogatoire de Me Hamelin, pp. 95, l. 12 à l. 20.

¹⁰³ N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin p. 125, l. 18 à l. 24, pp. 126 à 129.

184. Or, tel que nous l'avons vu précédemment, le Transporteur, en vertu des Tarifs n'assume aucune responsabilité à l'égard de la possibilité pour le client de pouvoir transiter sur les réseaux voisins;
185. En fait, le service ferme long terme offre la plus haute priorité lorsque pourrait survenir des interruptions de services mais n'offre aucune garantie de transfert des capacités sur un réseau voisin;
186. En fait, les parties doivent s'assurer d'obtenir des conventions de service de transport sur le réseau voisin si ces dernières veulent acheminer leur énergie;
187. C'est exactement ce qu'ont fait EBM et le Producteur au niveau de l'interconnexion HQT-NE. Ils ont respectivement réservé des capacités de transport de 282 MW et de 900MW;
188. Nous allons revenir sur la notion du contrat de service ferme long terme dans le cadre de nos commentaires relativement à la décision de BCUC dont nous allons traiter ci-après¹⁰⁴;

IX. LA DÉCISION DE BCUC

189. Nous allons traiter de façon approfondie de cette affaire puisqu'il y a une distinction fondamentale à considérer;
190. Le Transporteur prétend que dans cette décision, notre expert, monsieur Roach, aurait soumis une position inverse à celle qu'il a présentée à la Régie. Or, il n'en est rien comme nous le verrons ci-après;
191. Le Transporteur tend également d'appliquer *mutatis mutandis* un extrait bien spécifique de cette décision soit le paragraphe 32 qui ne colle pas à la réalité factuelle de la décision de coordination des ATCs par le Transporteur;
192. Nous soumettons que dans cette affaire, l' «overbooking » a eu pour résultat de dégrader la qualité du service ferme long terme;
193. Dit de façon simple, BCTC n'a pas respecté ses obligations de fournir un service ferme puisque sa décision d'accroître les ATCs a causé des interruptions de service anormalement élevées par suite de congestion sur le réseau;
194. La conclusion de la décision de BCUC ne peut donc s'appliquer à notre situation puisque en instance, il n'y a aucune preuve d'interruption de service, bien au contraire. Le Transporteur admet l'absence de problématique de fiabilité et de congestion;
195. Nous estimons que les clients du Transporteur détenant présentement des conventions de services de transport ferme ne pourraient se plaindre de quoi que ce soit;
196. D'ailleurs, comme nous le verrons ci-après dans l'affaire de BCUC, ceux qui se sont plaints des agissements de BCTC n'étaient pas ceux qui ont souscrits des conventions de services après la décision de BCTC d'accroître les ATCs mais plutôt les clients

¹⁰⁴ BCTC – A complaint by TransCanada Energy Ltd. Re CBTC Firm Transmission Sales to Alberta (September 10, 2009) (Nous référons de façon générique à la décision BCUC) (Onglet #2).

existants qui ont dû faire face aux interruptions de service anormalement élevées en découlant;

197. Aussi, il est important de noter que dans la décision de BCUC pour accéder au réseau voisin, soit l'Alberta, les clients n'avaient pas à réserver des conventions de service ferme long terme, le réseau de l'Alberta fonctionnant sur la base d'un « *power pool* » ou système de soumissions;

a) Trame factuelle de l'affaire BCUC

198. Le plaignant, TransCanada Energy Ltd (« TCE ») détenait une convention de service de transport ferme long terme avec British Columbia Transmission Corporation (« BCTC ») pour 100 MW sur le chemin BC>AB pour une période de cinq ans, soit du 1^{er} janvier 2007 au 1^{er} mars 2012. TCE avait préalablement exercé un droit de renouvellement de sa convention de 2004 à décembre 2006 (p. 8);

199. En mai 2004, BCTC annonce qu'effectif au 1^{er} août 2004, les ATCs sur le chemin passeront de 210 à 545MW (p. 8);

200. De juin à avril 2007, BCTC effectue différentes études d'impact relatives à ce changement (p. 8);

201. En juillet 2007, BCTC lance un « *Open Season* » en indiquant à TCE « *requests in the queue ahead of the commencement of the Open Season Period would be processed in that queue priority, ahead of the Open Season* » (p. 9-10);

202. À partir de décembre 2007, BCTC conclut différentes nouvelles conventions de service qui totalisent 785 MW en janvier 2008;

203. Le 3 juin 2008, BCTC demande à son régulateur, soit la British Columbia Utilities « *to temporarily suspend the release of Firm Available Transfer Capacity on the BC>AB path and to suspend the Facilities Study related to that path until its next OATT Application* ». Cette demande est accordée par BCUC le 3 juillet 2008;

204. Le 9 octobre 2008, TCE dépose une plainte;

205. Le 21 novembre 2008, BCUC demande de pouvoir inclure à la convention de service de tous les clients à qui ont été octroyés les ATCs additionnels la mention suivante :

« This Service Agreement is subject to a further order of the British Columbia Utilities Commission in the matter of the 'British Columbia Transmission Corporation Application to Amend the Open Access Transmission Tariff' filed on 21 November 2008'. (Exhibit B1-1 pp. 122-124; 149-153) »

b) La problématique soulevée par TCE

206. Suite à la décision de BCTC d'augmenter ses ATCs, les clients existants ont fait l'objet de coupures (« *curtailments* ») pour environ 26 % des heures en 2008 (24.5 % de ces coupures étaient liées aux contraintes du côté de l'Alberta) (Voir le tableau 3 de la page 21 de la décision);

207. TCE a argumenté que le service ferme long terme dont il bénéficiait avait perdu ses caractéristiques puisque « *firm service would not be routinely curtailed* », surtout à un niveau de 20% ou plus (p. 21);

208. À la page 26, on peut lire :

« What is not accepted by TCE and NorthPoint and what is in issue in this case is the increased risk of curtailment due to reliability issues on another system brought about by the sale of additional capacity on the BCTC system. »

(Nos soulignés)

209. TCE a aussi soumis que BCTC aurait dû considérer l'existence de ces contraintes sur le réseau de l'Alberta dans l'évaluation de ces ATCs;

c) Éléments importants à considérer

210. Dans ce dossier, le fait par BCTC de vendre de la capacité additionnelle a elle-même été la cause des coupures additionnelles constatées. La BCUC a considéré que BCTC savait que sa décision allait avoir cet effet, qu'elle allait avoir un impact sur les droits des clients existants et a tout de même maintenu sa décision d'augmenter la capacité de transfert disponible;

211. Reprenons certains passages clés qui confirment ce qui précède :

➤ à la page 33 :

« It is clear from the evidence that, notwithstanding the POD within British Columbia, in reality, there is no destination for the energy within B.C. and that any energy which flows must be able to go into Alberta or it cannot flow at all. (TransAlta Evidence, T3: 302-303; BCTC Evidence, T3: 346-347; TCE Evidence, T2: 102-103) The Commission Panel accepts that BCTC may never have taken conditions in Alberta into account when determining the transmission capacity available for sale in British Columbia in the past, but the evidence indicates that conditions in Alberta did not become a particularly limiting factor until January of 2008, when BCTC increased the long term firm capacity available for sale to 785 MW. The Commission Panel is also of the view that BCTC did actually "consider" conditions in Alberta in its 2007 System Impact Studies, albeit by way of making an assumption that Alberta could accept all the energy which BCTC could transmit to the border. This assumption was false, to the knowledge of BCTC. »

(Nos soulignés)

➤ à la page 34 :

« BCTC testified that, at the end of 2007, when it made the decision to sell increased incremental long term firm capacity up to 785 megawatts, it knew that its existing long term firm customers would experience increased curtailment. (T3: 377) It also testified it did not feel any need to inform its existing customers (of which there were 3) of the risk. (T3: 378, 449) BCTC further testified it did not consider seeking guidance from the BCUC prior to selling the incremental capacity as it believed that it was acting "wholly in accordance with [its] tariff" and that it "was and is the right thing to do". (T3: 378) It also testified that the consequences to existing customers in terms of additional curtailments were "not something that's of concern to BCTC in terms of what those impacts or implications are." (T3: 379) ».

(Nos soulignés)

➤ à la page 35 :

« However, the Commission Panel is of the view that, while BCTC's actions were arguably consistent with the letter of its OATT, and with its interpretation of its OATT, as well as with certain FERC guidelines, there are a number of negative consequences flowing from BCTC's decisions which do not, in the Panel's view, accord with the spirit of the FERC guidelines, in terms of open access to transmission, transparency, and the rights of existing customers over potential new customers as outlined in the decisions relating to rollover rights referred to above. As noted, the Commission Panel is of the view that the situation on the BC>AB path is not comparable to any of the FERC cases referred to by BCTC. The BC >AB path is a single destination path. If Alberta cannot accept the energy, customers have no interest in using or ability to use the BCTC transmission capacity. The sale of additional LTF PTP capacity on the BC>AB path only serves to further degrade the service of existing customers. »

(Nos soulignés)

➤ À la page 37 :

« In the Commission Panel's view, none of these results accords with FERC principles. Pricing of transmission becomes non transparent and the queue is unlikely to represent an accurate estimate of demand. The sale of additional capacity to new customers at the expense of the degradation of the transmission capacity of existing customers is, in the Panel's view, an example of undue discrimination in these circumstances. »

(Nos soulignés)

➤ À la page 40 :

« It is clear that the North American electrical energy industry is a first come, first served industry where existing customers have priority over potential new customers. »

212. C'est dans ce contexte spécifique que BCUC a décidé qu'il fallait considérer la capacité de transfert du réseau voisin et a décidé de ramener l'ATC à 480 MW pour respecter le droit des clients existants qui détenaient des droits de service de transport ferme;

213. Ayant expliqué le contexte de cette décision, reprenons le passage cité par le Transporteur :

« 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. »

- Dans notre cas, il n'y a pas de preuve de la problématique d'un « *short term reality* » à considérer sur le long terme;
- Dans notre cas, il n'y a pas de preuve d'un « *real time issue* », la coordination n'est pas effectuée en réponse à un problème de fiabilité ou de congestion;
- En fait, la preuve est à l'effet qu'il y a des TTCs de 1506 MW et qu'il n'y a jamais eu de problématiques pour transiter sur le réseau voisin;
- Malgré tout HQT vous demande que le TRM Québec égale le TRM voisin à 800 MW qui est la norme de fiabilité ou de première contingence;

d) Autres aspects non-négligeables

214. Dans cette décision, la Commission fait un rappel des objectifs de l'ordonnance 890 de la FERC (p. 2 à 3) et du principe de la réciprocité :

« The FERC pro forma tariff was implemented in the US in 1996 to remedy a perceived problem of « undue discrimination » and was designed to « prohibit public utilities from using their monopoly power over transmission to unduly against others » Examples of areas where undue discrimination might occur relate to situations where there is lack of clarity in assumptions, calculations, models etc. which could allow for the transmission provider to vary a calculation, model or assumption etc. depending upon the particular customer.

(...)

« The over-riding concern behind the reforms related to the change in the industry structure in the US in the 1970's which saw increased sources of different types of small generation with lower cost going up against the market power of existing vertically integrated utilities with their ability to limit access to their transmission facilities, thereby favoring their own, more expensive generation. «The major concern of the commission was whether the seller or its affiliates could limit competition and thereby drive-up point prices. »

(...)

« Notwithstanding BCTC's evidence that reciprocity is not the principal reason that it adopted the FERC proforma tariff, the Commission Panel acknowledges the importance of reciprocity to BCTC and its affiliates and has made every effort to respect FERC principles and guidance as provided in FERC's decisions where they are relevant circumstances in the jurisdiction. (...) The Commission Panel is of the view that the evil that FERC was and is continuing to try to eliminate with the use of the OATT and the subsequent amendments to it was a transmission provider keeping available capacity for itself or a related entity, to the exclusion of its competitors in an effort to exercise market. This situation has resulted in under-utilization of the transmission system, price discrimination, lack of transparency and the potential for monopoly pricing of electricity in the United States. »

215. Il est intéressant de noter que dans cette affaire, BCTC demandait à BCUC de reconnaître son droit d'amender son OATT pour « *limit sales of transmission service to a specific MW amount (785)* » (p. 7);
216. Par ailleurs, dans le cadre de cette décision, la Commission s'interroge sur la notion de convention de service de transport ferme « *firm transmission service* » (p. 21 à 27);
217. Dans ce dossier, BCTC définissait ce service comme étant « *the last service to be curtailed when curtailments occur* » (p. 21);
218. Aussi, on peut lire à la page 22 :

« In its June 3, 2008 Application to Temporarily Suspend the Release of Firm Available Transfer Capacity on the BC to Alberta Path (Exhibit B2-1 Tab E) BCTC explains that “[c]ustomers purchasing LTF PTP transmission service from BCTC under the OATT are, in effect, purchasing a priority right relative to Non Firm PTP transmission services. LTF PTP transmission service is “Firm” service in the sense that it has priority over Non Firm Point-to-Point (NF PTP) transmission service, and is not subject to curtailments for economic reasons. LTF PTP transmission service is expressly subject to curtailment for reliability reasons. [OATT Section 13.5] Purchasing LTF PTP transmission service on the BC>AB Path does not guarantee access to transmission service under all conditions, but secures priority to scarce transmission over holders of lower value services” »

(Nos soulignés)

219. Monsieur Roach indiquait dans cette affaire qu'il s'agit du « *highest priority service* » et qu'en général, ce service ne devrait être coupé que dans des cas de « *forced outages or scheduled maintenance* »;
220. La Commission décide comme suit (p. 24) :

« The Commission Panel accepts the evidence of Dr. Roach and finds that there is a reasonable expectation on the part of purchasers of firm transmission service that that service will generally only be curtailed for outages or scheduled maintenance, in other words, for reliability purposes. This interpretation is consistent with the difference in the descriptions of curtailment provisions for “firm” and “non firm” transmission service in BCTC’s current OATT where firm service is contemplated as being curtailed to maintain reliable operation of the system or in the event of an emergency or other unforeseen condition which impairs or degrades the reliability of the system (s. 13.6) and non firm service is contemplated as being curtailed for reliability reasons as well as “interrupted” for economic reasons (s. 14.7) This analysis was also provided by BCTC in its June 3, 2008 application to temporarily suspend the release of ATC on the BC>AB path, as noted above. This interpretation is also consistent with the common language usage of the term “firm” and BCTC’s Business Practices Glossary definition of “Firm Transmission Service”. It is also consistent with the definition of “curtailment” in the OATT Definitions section which is: “[a] reduction in firm or non firm transmission service in response to a transmission capacity shortage as a result of system reliability conditions”. (emphasis added)

(...)

The Commission Panel is of the view that there is ample support for the proposition advanced by Dr. Roach that “firm service” should not be “routinely curtailed”, »

(Nos soulignés)

221. En terminant, nous attirons également l'attention de la Régie sur les sujets suivants qui furent traités :
- La notion de droit de renouvellement;
 - La portée des ordonnances 890 et suivantes de la FERC sur le sujet des ATCs (p. 31 et 32);
 - La BCUC s'interroge sur le niveau des ATCs qui devrait apparaître à l'OATT fixé à l'ATC à 480 MW (p. 38 et ss.) et ordonne à BCTC d'amender son annexe C en conséquence;

X. VÉRITABLE IMPACT DE LA COORDINATION

222. La fiche relative à l'Appendice C-1 ne comporte aucune mention relative à l'impact du changement à l'égard de la clientèle¹⁰⁵;
223. La Régie, dans sa décision D-2009-008¹⁰⁶, avait mentionné que le Transporteur devait indiquer l'impact des différents changements à l'égard de la clientèle;
224. Dans sa présentation en chef sur ce sujet en date du 18 octobre 2010, soit avant la décision D-2010-160, le Transporteur soumettait que la modification recherchée n'avait pas d'impact sur les clients mais ajoutait¹⁰⁷ :

« 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. »

(Nos soulignés)

225. Ainsi, le Transporteur ajoutait que cette modification n'avait pas pour effet de compromettre l'accès à son réseau mais pouvait potentiellement affecter le type de service offert. L'on comprend que le Transporteur voulait alors dire changer la nature du contrat ferme long terme en un service non-ferme¹⁰⁸;
226. Cette citation précède le dossier des plaintes où la Régie a reconnu de façon spécifique que la décision de coordonner qu'avait prise le Transporteur violait l'article 2.2 des Tarifs;
227. Dans son argumentaire, le Transporteur affirme que la coordination n'a aucun impact sur la clientèle en générale et que la seule partie impactée avant la décision D-2010-160 était EBM;
228. Or, nous soumettons qu'il existe un impact réel sur la clientèle;

¹⁰⁵ Pièce HQT-2, document 2.

¹⁰⁶ Décision D-2009-008, (p. 3) (Onglet #3).

¹⁰⁷ N.S. 18 octobre 2010, témoignage de M. Clermont, p. 130, l. 10 à l. 20.

¹⁰⁸ D-2010-160, pièce C-6-73; (Onglet #1), N.S. 18 octobre 2010, témoignage de M. Clermont, p. 130 .

229. En effet, la décision de coordonner a pour effet de limiter toute concurrence possible sur la ligne pour une période de 35 ans;
230. La décision du Transporteur de réduire les ATCs de 2000 MW à 1200 MW bénéficie au Producteur puisque celui-ci détient les 1200 MW restant sur l'interconnexion côté Québec en vertu d'une convention de service souscrite pour une période de 35 ans;
231. La décision du Transporteur de coordonner les ATCs à 1200 MW ne tient également pas compte que le montant de 1200 MW pourrait ne pas être le niveau d'ATCs adéquat à la lumière des échanges intervenus avec la Nouvelle-Angleterre;
232. En limitant les ATCs à 1200 MW, ce n'est pas seulement EBM qui subit un préjudice mais tous ceux qui voudraient pouvoir obtenir une convention de service ferme long terme comme par exemple NLH¹⁰⁹;
233. De plus, si EBM décidait une année de ne pas renouveler ces conventions de service, elle ne pourrait plus accéder au réseau du côté Québec puisque le Transporteur jugerait alors que son réseau n'offre pas la capacité requise pour une telle demande;
234. Il y a également lieu de considérer l'exemple fourni par EBM de diminution possible du TRM qui aurait pour effet à nouveau d'avantager le Producteur pour l'excédent sans concurrence à une hauteur de 306 MW
235. Nous vous référons à l'exemple fourni par monsieur Cormier dans son témoignage¹¹⁰ :

« On va à la page suivante. Avant d'entrer dans mon exemple démontrant un potentiel avantage pour l'affilié du Transporteur, faisons une revue de calcul de l'ATC selon la compréhension que j'en ai de ce qui a été déposé actuellement au dossier. Situation actuelle. L'ATC est égal à TTC moins ETC moins TRM moins CBM, ce qui est dans le tarif à l'annexe C. On parle de 2000 mégawatts moins 1506. 1506 c'est l'ETC, c'est les contrats qu'il y a présentement avec HQT. On parle du 1200 mégawatts d'HQP et du 306 de EBM qui a été avec le *rollover right*. On peut le considérer comme faisant partie de l'ETC avec un TRM de 800. Comme j'ai dit, ma compréhension du dossier c'est que le TRM d'HQT est égal au TRM qu'il y a du côté américain.

Donc, maintenant qu'on comprend la formule, on voit que l'ATC arrive à moins 306. Clairement, ça, c'est une indication qu'il n'y a pas d'ATC disponible sur la ligne.

Prenons l'exemple, je fais référence un peu à ce que monsieur Roach a dit que, compte tenu de discussions qu'il y a du américain, le réseau de la Nouvelle-Angleterre décide de réduire sa contingence, d'augmenter plutôt sa plus grande contingence de 1200 à 1400. C'est à-dire que le TRM du côté américain pourrait passer à 600 au lieu d'être à 800.

Donc, compte tenu de la logique énoncée par le Transporteur, le TRM passerait du côté Québec aussi à 600. Donc, si on fait le calcul, 2000 moins 1506 qui n'a pas changé, mais le TRM passe de 800 à 600. Donc, il y a 200 de moins. Toutefois, on est toujours avec un ATC qui n'est pas disponible.

Donc, qu'est-ce que ça veut dire pour le Producteur et pour les autres participants de marché? Le 200 mégawatts incrémental de disponible du côté américain possiblement irait en encan. C'est de la façon que ça a fonctionné pour le 1200 existant. Donc, on peut

¹⁰⁹ B-210, para. 36.

¹¹⁰ N.S. 19 avril 2011, p. 68, l. 23 à p. 71, l. 22.

penser de façon pas mal sûre que ça va être en encan aussi. Il serait disponible à tous. Quand je dis « à tous » c'est HQP, à EBM, à Cargill, tous les joueurs de marché qui peuvent participer.

Toutefois, il n'y a toujours pas, selon le calcul, on voit qu'il n'y a pas de transport ferme disponible du côté Québec. La seule entité qui pourrait bénéficier d'un transport ferme entre ses centrales jusqu'au load c'est HQP qui possède déjà un 300 supplémentaire. Ça c'est un fait, c'est l'état actuel des choses.

Donc, nous on considère que de la façon que ça a été présenté jusqu'à date c'est notre compréhension qu'il y a un avantage pour le Producteur. Si on enlevait puis on gardait ce que nous on propose, c'est-à-dire un TRM à zéro, alors l'incrémental pourrait être disponible à tous. Il y aurait 494 mégawatts de disponibles du côté Québec aussi. Donc, on pourrait arrimer le 200 au côté américain et le 200 du côté Québec. »

(Nos soulignés)

236. Éviter une telle possibilité de discrimination induite était justement l'objectif recherché par la FERC lorsque cette dernière a indiqué le besoin d'une plus grande transparence;
237. Finalement, relativement à la question du préjudice possible, il est intéressant de rappeler que dans le dossier des plaintes, le Transporteur s'était objecté sur la question de l'application de l'article 13.6 des Tarifs de la façon suivante¹¹¹ :
- « 70. Sur la question de l'application de l'article 13.6 des Tarifs et conditions portant sur la réduction du service de transport ferme dans les cas où il y a des contraintes sur le réseau, le Transporteur souligne que la réduction proportionnelle des services a des conséquences sur des tiers, notamment le Producteur, et que la Régie ne peut rendre une décision à cet égard sans permettre à ces tiers de faire des représentations. »
238. Il s'agit d'une admission selon nous à l'effet que la coordination peut effectivement avoir des impacts sur les clients du Transporteur. Dans ce cas-ci, le Transporteur plaide la possibilité d'un préjudice à l'encontre de son affilié le Producteur;
239. Par ailleurs, il y a une valeur monétaire rattachée à cette réduction des ATCs;
240. À cet effet, soulignons le témoignage du témoin d'EBM, monsieur Cormier¹¹² :

« Les conséquences de cette modification. Pratiquement, la compréhension que j'en ai c'est que la coordination des ATC pour la Nouvelle-Angleterre, ici je traite spécifiquement de la Nouvelle-Angleterre parce que ma compréhension c'est la seule interconnexion qui a un impact significatif. Et de plus c'est l'interconnexion où nous sommes actifs consiste à une diminution de capacité de 2 800 mégawatts.

Afin de vous donner un ordre de grandeur, le 800 mégawatts de transport ferme c'est 60 M\$ de revenus pour le Transporteur. Puis nous on pense qu'il y a un impact tarifaire associé à cette modification-là. L'impact tarifaire n'est pas absolu dans le sens qu'on parle de... le Transporteur se prive d'un revenu annuel certain pour avoir un revenu mensuel à la place qui est, on s'entend, le même prix par mégawattheure. C'est l'équivalent d'un propriétaire d'un édifice à logements qui dit je pourrais louer annuel, mais je vais louer mensuel à la place, donc je risque de me priver de revenus pour des

¹¹¹ D-2010-160, pièce C-6-73, para. 70

¹¹² N.S. 19 avril 2011, p. 67, l. 16 à p. 68, l. 22.

mois où est-ce qu'il y aurait moins de demande. En électricité ça peut arriver dans des mois où est-ce qu'il y a moins d'eau où les prix sont moins bons. »

241. Seulement pour EBM, la décision du Transporteur de ne pas renouveler ses conventions de service de transport représentait un montant de 23 M\$¹¹³.

242. Nous estimons qu'il y a un impact sur le tarif timbre poste vu la diminution du nombre de MW disponible sur le réseau en fonction de la méthodologie de calcul pour la détermination du tarif timbre poste :

Tarif annuel = Revenus requis résiduels / Besoins de transport à long terme (MW)

243. Il est surprenant de constater que le Transporteur, pour ce qui est de la coordination des ATCs, ne réfère aucunement aux caractéristiques de son réseau ni aux « particularités québécoises »;

244. Le Transporteur aurait certainement pu justifier son refus d'harmoniser vu le caractère asynchrone de son réseau et la nature des liens HVDC;

245. Nous soumettons que dans ce cas-ci, la décision d'harmoniser, contrairement à la décision de ne pas adopter une annexe K, est clairement en ligne avec les caractéristiques des interconnexions. Or, dans un cas, le Transporteur ne juge pas pertinent de considérer ces caractéristiques pour refuser l'adoption d'un principe proposé par la FERC et dans l'autre cas, réfère justement à ces caractéristique pour s'opposer vigoureusement à l'adoption d'une annexe K;

246. Le Transporteur n'a pas non plus considéré le fait qu'ISO New England dans ses tarifs respectant les ordonnances 890 de la FERC a jugé que la coordination avec le Québec n'était pas requise (notre pièce C-6-78) :

« Coordinating ATC calculations

The Phase I/II HVDC-TF is a controllable DC inter-Control Area tie line. Therefore it is not necessary to coordinate the Phase I/II HVDC-TF ATC values with the Hydro-Québec Control Area. »

247. Finalement, l'allocation des ATCs restant dans le contexte d'une interruption demeure entière;

248. Dans son argumentation, le Transporteur indique ce qui suit :

« 118. Quant à la question de l'allocation des ATCs diminués suite à la coordination, le Transporteur soumet qu'il n'a pas à être solutionné dans présente cause tarifaire; »

249. Or, le Transporteur n'est pas sans savoir que les Tarifs actuels ne prévoient pas de réponse à la problématique de l'allocation des ATCs découlant de sa décision de coordination;

250. Le Transporteur suggère que ce débat se fasse dans le cadre d'une plainte plutôt que de vider le débat dans le forum approprié soit celui d'une cause tarifaire où la Régie peut amender les Tarifs;

¹¹³ N.S. 10 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, pp. 186-187.

251. La Régie au paragraphe 118 de la décision D-2010-160, précisait que seulement deux possibilités pourraient être considérées¹¹⁴ :
- « 118. Dans la décision de la demande en révision de l'affaire Exelon citée précédemment, la FERC a indiqué que, dans le cas où une contrainte surviendrait sur le réseau après la signature d'une convention initiale, le transporteur a deux options : construire des ajouts au réseau afin d'alléger la contrainte du réseau ou réduire le service ferme selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions. Il est clair que la première option n'est pas applicable, puisque le réseau du Transporteur ne présente pas de problème, étant donné que la capacité du chemin HQT-NE est de 2 000 MW. C'est d'ailleurs cette capacité maximale de transport de 2 000 MW qui est affichée sur le site OASIS depuis l'ouverture du chemin HQT-NE. »
252. Or, vu l'absence de problématique de fiabilité, la Régie a considéré que l'article 13.6 des Tarifs ne trouvait pas application;
253. Ainsi, si la coordination est acceptée et qu'il y a réduction de service, EBM pourrait être laissée sans recours valable;
254. À nouveau, une telle situation préjudiciable n'était pas ce que la FERC recherchait lors de l'adoption des ordonnances 890 et suivantes relativement à la coordination des ATCs;
255. Advenant que la Régie accepte la proposition de coordination formulée par le Transporteur, celle-ci devra nécessairement considérer un amendement de l'article 13.6 des Tarifs pour régler cette problématique;

XI. RÉPONSE À LA CRITIQUE DE ROACH

256. Les paragraphes qui suivent sont une réplique aux paragraphes 87 à 120 de l'argumentation écrite du Transporteur;
257. Au paragraphe 93 du plan d'argumentation du Transporteur, celui-ci soumet que le témoin expert n'a pas pris connaissance de la preuve appropriée pour rendre son témoignage et qu'il n'était pas présent lorsque les témoins du Transporteur ont témoigné sur ces sujets;
258. Il s'agit d'une affirmation fautive;
259. Tout d'abord, il y a lieu de rappeler que la position du Transporteur relativement à la coordination des ATCs se résume à essentiellement deux documents, le rapport d'expertise de monsieur Hanser qui est en anglais et l'Appendice C-1 modifié qui se retrouve aux Tarifs dont une version anglaise a également été déposée au dossier;
260. La pièce HQT-1, document 1, qui résume les modifications proposées par le Transporteur ne réfère aucunement à la coordination des ATCs;

¹¹⁴ Décision D-2010-160, pièce C-6-73, para. 118.

261. À la pièce C-6-110, l'on énumère tous les autres documents dont monsieur Roach a pris connaissance, en sus des documents auxquels il fait référence dans son rapport et les documents mentionnés lors de son témoignage;
262. Monsieur Roach a, contrairement à monsieur Hanser, consulté la documentation qui a été fournie par le Transporteur sous pli confidentiel¹¹⁵;
263. Aussi, il y a lieu de rappeler que la preuve en chef du Transporteur sur la question de la coordination des ATCs qui s'est tenue le 18 octobre 2010 a été fort brève¹¹⁶ et qu'un représentant de Boston Pacific Company Inc., soit monsieur Stuart Rein, était présent tel qu'indiqué en réponse aux engagements¹¹⁷;

a) Coordination des ATCs – Position de monsieur Roach

264. Le Transporteur mentionne, au paragraphe 114 de son argumentation écrite, que monsieur Roach a dû admettre en contre-interrogatoire que la coordination des ATCs entre réseaux voisins est une mesure souhaitable;
265. Tel que mentionné précédemment dans la section intitulée « Rapport de monsieur Roach », monsieur Roach n'a jamais nié le principe, bien au contraire :

« On page 7, we talk about the first question, what's the purpose of the harmonization proposal? I have no quarrel with the principle stated by FERC that we should attempt to make ATCs on either side of an intertie consistent. I do believe however that explicit goals must be set to guide the implementation of that principle and that the goals can vary by intertie. And I think therefore the harmonization plan should be judged separately for each intertie. »¹¹⁸

(Nos soulignés)

« What HQT has proposed is what they call a harmonization of available transfer capability, or ATCs. And basically, what that means is if you have a major transmission facility and the estimate of transmission capacity at one end for some reason differs from what the capacity is estimated at the other end, then you're confronted with the issue of whether and how to make those consistent. :

Now, the language that expresses that concept is pretty mild. What is not so mild is the implementation of that concept. »¹¹⁹

(Nos soulignés)

« R. 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. »¹²⁰

(Nos soulignés)

¹¹⁵ Pièces HQT-41, document 1.1 et HQT-41, document 1.2.

¹¹⁶ N.S. 18 octobre 2010, témoignage du panel sur le thème 2, pp. 109 à 156.

¹¹⁷ C-6-110.

¹¹⁸ N.S. du 19 avril 2011, interrogatoire en chef de M. Roach par Me Hamelin, p. 49, l. 23 à p. 50, l. 9.

¹¹⁹ N.S. du 19 avril 2011, interrogatoire en chef de M. Roach par Me Hamelin, p. 44, l. 2 à l. 16, Pièce C-6-101, p. 6.

¹²⁰ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Dunberry, p. 17, l. 14 à l. 18.

« R. That's where it will be taken account of. I'm not sure that when is the word I would draw attention to, but I don't have any trouble with addressing the issue of taking into account adjoining territories at the time you calculate ATC calculations or as you calculate ATC. »¹²¹

266. Il appert des extraits cités ci-dessus que monsieur Roach est en faveur du principe d'harmonisation des ATCs tel que décrit par la FERC. Cependant, ce dernier mentionne que l'application de ce principe est différente d'une interconnexion à l'autre et est fonction des circonstances particulière propre à chaque cas¹²² :

« R. That's correct. I think that, as I say, on page 17 of my slides, I think we've seen it, it requires a case by case, intertie by intertie perspective because you just can't apply this concept and not consider its consequences. »

b) Témoignage de monsieur Roach devant la BCUC

267. Au paragraphe 109 de son argumentation écrite, le Transporteur, faisant référence à l'opinion rendue par monsieur Roach dans la décision rendue par la BCUC (pièce B-216) et faisant aussi référence aux paragraphes 98, 104 à 108 de son argumentation écrite, mentionne que monsieur Roach énonce des opinions contradictoires sur un même sujet devant deux régulateurs et épouse des intérêts contraires de deux clients différents;

268. Le Transporteur soutient que cela affecte grandement la crédibilité de l'expert Roach et la force probante de son opinion, opinion que nous ne partageons pas;

269. Plus particulièrement, au paragraphe 98, le Transporteur mentionne que « cette position [...] est également en contradiction avec le témoignage rendu par Monsieur Roach devant la BCUC. »;

270. Au paragraphe 105, le Transporteur mentionne 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 »;

271. Avec égards, les arguments du Transporteur sont non fondés pour tous les motifs énoncés plus haut lors de notre discussion de cette affaire;

272. Nous soumettons aussi à la Régie que le témoignage de monsieur Roach, dans le cadre de la décision rendue par la BCUC (pièce B-216) n'est aucunement en contradiction avec son témoignage dans la présente cause tarifaire. À cet effet, voici un passage où monsieur Roach résume sa position, tant dans le dossier de la BCUC que dans le présent dossier¹²³ :

« Yes, it was. Again, just to be clear, the concept of having consistent ATCs is something I can readily agree with. The issue that I raise here and raised here was can you answer these four questions? If you're going to reduce transfer capability, can you give me a purpose? Can you give me a logic to the level? Can you give me a logic to the allocation? Are you violating any other rules?

¹²¹ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Dunberry, p. 19, l. 6 à l. 12.

¹²² N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 268, l. 12 à l. 17.

¹²³ N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 211, l. 7 à p. 213, l. 6.

So, that's why this case is useful, it addresses the same issue of consistency of ATCs but it gives four, I think, good answers to the four questions.

Q.321 So, when you appeared on behalf of TCE in British Columbia, your position was to support harmonization considering these questions.

Now you're in Quebec acting for Brookfield and your view is that harmonization should not have taken place?

R. You know, let's stick with the word...

Q.322 Do you...

R. Oh, I apologize.

Q.323 Do you agree with my question? Over there your position was: « You have to harmonize and this is why. » In this case here in Quebec your position is: « You don't have to harmonize, in fact, you are not to harmonize in compliance with FERC Orders and these are the reasons why. Your position is different but I understand that you have your four questions.

R. Yes, I think that it's really not different. The principle is the same but as in every court case, you apply them to the facts. If in this case HQT gave good answers to those four questions, if they could tell the Régie the purpose, the logic of dropping it, the transfer capability to 1,200 megawatts, the logic of giving all 1,200 to its affiliates and no other contract terms are violated, then we would come to the same conclusion in British Columbia.

But in British Columbia, same principle, looking for consistency but they did give four good answers and really the Commission did. »

(Nos soulignés)

273. Conséquemment, il est erroné de prétendre que monsieur Roach a rendu, dans le présent dossier, un témoignage contraire au témoignage qu'il a rendu devant la BCUC. Monsieur Roach n'a jamais contesté le principe de l'harmonisation et a rappelé que dans les deux dossiers, le régulateur devait se poser les quatre questions proposées;

274. En effet, la Régie doit se poser une série de question afin de déterminer pourquoi elle harmonise et surtout comment l'harmonisation doit se faire ¹²⁴:

« What HQT has proposed is what they call a harmonization of available transfer capability, or ATCs. And basically, what that means is if you have a major transmission facility and the estimate of transmission capacity at one end for some reason differs from what the capacity is estimated at the other end, then you're confronted with the issue of whether and how to make those consistent.

(Nos soulignés)

275. Or, il appert que dans le cas devant la BCUC, cette dernière a obtenu des réponses à ces quatre questions et que dans le présent cas, la Régie n'a aucune réponse à ces questions ¹²⁵.

¹²⁴ N.S. du 19 avril 2011, interrogatoire en chef de M. Roach par Me Hamelin, p. 44 l. 2 à l. 12.

« R. Of course and again, in the end, the British Columbia Utility Commission did agree with what we argued and saw harm and remedied it in a fashion that didn't violate the contract. So, I like this decision. It very much supports what I say and it very much gives clean answers to the four questions I raise. »

(Nos soulignés)

276. Bref, tel que le mentionne monsieur Roach, le but principal était de ne pas causer de préjudice à quiconque lors de la coordination des ATCs à une interconnexion donnée;
277. Par conséquent, nous soumettons à la Régie que monsieur Roach n'a pas rendu de témoignage contradictoire dans les deux dossiers. Dans le dossier devant la BCUC, cette dernière a répondu aux quatre questions formulées par monsieur Roach et a conclu que la coordination des ATCs était nécessaire puisque l'augmentation des ATCs du côté de la Colombie-Britannique causait un préjudice aux clients existants :

« That was the effect of the Order, they brought the value back to 480 megawatts, right?

R. That is the effect, again because they did answer to the four questions where the most important one was that having the transfer capability up at 785 caused real harm. The Commission could see the harm. We showed that clients like, you know, customers who were there first for the 480 megawatts were curtailed more often and the British Columbia Commission said: That's not fair. That's not « firm transmission » and in effect that would force these early customers to go buy more firm and they would, in effect, be paying more than a firm price. So, they were able to go right to the harm and that's what motivated them. »¹²⁶

(Nos soulignés)

« It illustrates the concept but it begins to give the answers, the most important answer, question number 1, was there harm? And there surely was here. As the Commission in British Columbia found. »¹²⁷

278. Tandis que dans le présent dossier, c'est la réduction des ATCs à 1 200MW sur l'interconnexion HQT-NE qui cause un préjudice aux clients existants. Monsieur Roach est donc d'opinion que la Régie ne peut avaliser un principe qui causerait un préjudice à un client :

« R. 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. »¹²⁸

« Q.33 Would you be able to tell us what was the ATC value posted on the American side of the HQT-MASS intertie before and after coordination?

R. No. Again, I didn't look it up. HQT did not present any information on it as far as I can see in this proceeding. I teed up the New England-Québec line because I knew harmonization had caused harm there and so that's why I use it as an example. »¹²⁹

¹²⁵ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 25, l. 16 à l. 23.

¹²⁶ N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 214, l. 14 à p. 215, l. 7.

¹²⁷ N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 243, l. 5 à l. 10.

¹²⁸ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 17, l. 14 à l. 18.

¹²⁹ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 32, l. 14 à l. 23.

(Nos soulignés)

279. Bref, il s'agit du même raisonnement qui entraîne des solutions différentes;
- c) L'exemple de l'interconnexion HQT-NE
280. Aux paragraphes 94 et 95 de l'argumentation écrite du Transporteur, ce dernier mentionne que la preuve de monsieur Roach « s'est limitée à l'analyse de l'unique cas de l'interconnexion HQT-NE » et que monsieur Roach « ignore tout de la coordination des ATCs intervenue sur les autres interconnexions avec les réseau voisins et de ses impacts sur les autres clients du service de transport »;
281. Au paragraphe 96, le Transporteur mentionne : « Avec égards, la Régie ne peut accorder aucune force probante à l'opinion émise par un expert dans de telles circonstances. »;
282. Avec égards, nous ne partageons pas cet avis;
283. Tout d'abord, il semble transparaître de la preuve que la seule interconnexion problématique serait celle de la Nouvelle-Angleterre;
284. Aussi, nous soumettons à la Régie que l'expert Roach a utilisé l'interconnexion HQT-NE à titre d'exemple et dans l'unique but d'expliquer à la Régie les questions que cette dernière devrait se poser afin de juger si l'harmonisation, pour une quelconque interconnexion, doit se faire et comment elle doit se faire :
- « I promised that while I'm using the Quebec-New England intertie as an illustration that I would step back and suggest four policy questions that I think the Régie can use to judge any implementation proposal, any harmonization proposal. And the four are listed here on page 6. »¹³⁰
- « R. It's correct. As I mentioned yesterday, the Quebec-New England intertie, that example is rich. So, we want to use it to illustrate my concern with the consequences of this proposal but when I step back and draw out the four questions to be asked, those are meant to be applied to any intertie. »¹³¹
- « R. I didn't review them in this manner because I didn't see the attempt to harmonize and the consequences of harmonization. »¹³²
285. Conséquemment, il est erroné de prétendre, comme le fait le Transporteur au paragraphe 96, que la Régie ne peut accorder aucune force probante à l'opinion émise par l'expert Roach. Ce dernier a clairement démontré à la Régie l'importance de l'exemple de l'interconnexion HQT-NE dans un contexte d'harmonisation;
286. De plus, nous soumettons à la Régie que de toute façon, le fardeau de preuve revenait au Transporteur¹³³ :

¹³⁰ N.S. du 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Roach par Me Hamelin, p. 48, l. 19 à p. 49, l. 1.

¹³¹ N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 121, l. 21 à p. 122, l. 3.

¹³² N.S. du 21 avril 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 155, l. 22 à l. 25.

¹³³ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 33, l. 3 à l. 10 et 35, l. 11 à l. 22.

« R. Yes. Again, I used Québec-New England because it was a good example, a detailed example of the consequences of harmonization. And I did not seek to look at the other interties. And again, HQT, as far as I understand, did not provide any evidence here with these before and after ATCs or any other evidence.

[...]

R. Nothing prevented me from conducting my own analysis. It was a matter of that analysis being necessary. I think that our analysis of the Québec-New England intertie, especially after the Régie's decision in the complaint case, was sufficient to really illustrate, to document, to show the sense of the approach I'm proposing which is to ask those four questions. Along with the British Columbia case which is another great case.»

(Nos soulignés)

« R. No, again, you asked me this for every intertie, did I do an analysis of those? I did not. Again, I did not think it was my place to do that and it's for HQT to provide that if it wants to support its harmonization plan. »¹³⁴

(Nos soulignés)

d) La décision D-2010-160

En référence aux paragraphes 116 à 119 de l'argumentation écrite du Transporteur en ce qui a trait à l'interprétation par monsieur Roach de la décision D-2010-160, nous vous référons aux paragraphes ci-haut;

Pour conclure, mentionnons que le témoignage de monsieur Roach a été retenu tant dans le dossier BCUC que dans le dossier des plaintes d'EBM.

XII. LA MODIFICATION PROPOSÉE À L'ARTICLE 2.2 ET LA NOTION DE « NEW ELIGIBLE CUSTOMER »

287. EBM désire attirer l'attention de la Régie à la modification proposée par le Transporteur quant à l'article 2.2 des Tarifs¹³⁵;
288. La suppression de l'adjectif « *nouvelle* » et du mot « *nouveau* » de la phrase « *d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible* » à l'article 2.2 des tarifs actuels a un impact certain sur la clientèle du Transporteur;
289. Avant d'explicitier la problématique soulevée par cette modification, nous croyons pertinent de présenter à la Régie l'historique des modifications faites à l'article 2.2 depuis l'adoption du Décret 27696 du 5 mars 1997;
290. Dans un premier temps, notons que le tarif *pro forma* de l'ordonnance 888 de la FERC fait référence à la notion de « *new eligible customer* »¹³⁶;

¹³⁴ N.S. du 9 mai 2011, contre-interrogatoire de M. Roach par Me Dunberry, p. 40, l. 19 à l. 24.

¹³⁵ Pièce HQT-2, document 2, révisé, article 2.2, p. 1 de 2

¹³⁶ C-6-79, p. 2.

291. Notons que le Décret 27696 du 5 mars 1997 fait aussi référence à la notion de « *nouveau client admissible* » : Voir également le témoignage de monsieur Clermont en contre-interrogatoire.¹³⁷

« Q.13 Oui, tout à fait. Je vous amène ensuite, et j'ai le document également, le Décret 27697 du 5 mars 1997. Puis peut-être je m'excuse, je ne l'ai pas coté. Le 888 serait sous C-6-PIÈCE C-6-79 :

Extrait de l'ordonnance 888 de la FERC.

Me PAULE HAMELIN :

Q.14 Je vous amène à la page 1257.

R. 1257.

Q.15 Sous l'article 2.2. Et on est à peu près un petit peu dépassé le milieu du paragraphe. Je vous réfère à la phrase suivante:

« Si, à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du Transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une nouvelle demande de la part d'un nouveau client admissible. »

13 Alors, à nouveau je comprends qu'on fait référence ici à « nouveau client admissible », c'est exact?

R. Oui, c'est ce que je vois. Et je comprends que ce que vous venez de me montrer serait les Tarifs et conditions tels qu'ils auraient été approuvés en 1997, c'est ça?

Q.16 Tout à fait. C'est votre compréhension également?

R. Bien, oui. »

292. EBM réfère la Régie aux Tarifs déposé dans le dossier R-3549-2004, Phase II¹³⁸,

293. Il appert que dans le cadre de cette cause tarifaire, la demande qui avait été faite était d'ajouter le mot « nouvelle » et d'enlever le mot « nouveau »¹³⁹;

« Q.19 Et je vous réfère plus particulièrement à la feuille, aux feuilles originales 22 et 23. 22 en bas de la page, la dernière phrase:

« Si à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du Transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de *service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une...* »

Et là on rajoutait:

« ... nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible... »

On enlevait *nouveau*.

« ... et accepter de payer le tarif... »

¹³⁷ Pièce C-6-80, article 2.2, p.1257; N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 22, l. 9 à p. 23, l. 23.

¹³⁸ Pièce C-6-81, feuilles originales 22 et 23

¹³⁹ N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 24 à 25.

Alors, je comprends que dans le cadre du dossier 3549, la demande qui était faite c'était d'ajouter le terme *nouvelle* et on enlevait le terme *nouveau client admissible*. Est-ce qu'on s'entend là-dessus?

R. Bien, c'est ce que je vois. Je n'ai pas le contexte, mais présumant que le contexte est celui que ça semble indiquer, c'est ce qu'on voit, oui. »

294. Lors de cette cause tarifaire, il appert que la seule justification du Transporteur à l'époque concernant cette modification à l'article 2.2 était d'ajouter une « *précision confirmant le sens de cette disposition* », le tout tel qu'il appert de la pièce C-6-102, à la page. 5 de 25, sous l'article 2.2;

295. La notion « *new eligible customer* », que l'on avait au tarif *pro forma* de l'ordonnance 888 de la FERC se retrouve aussi à l'article 2.2 du tarif *pro forma* de l'ordonnance 890¹⁴⁰ :

« Q.22 Alors, toujours sous l'article 2.2 on voit à la fin de la page 24:

« If, at the end of the contract term, the Transmission Provider's transmission system cannot accommodate all of the requests for transmission service, the existing firm service customer must agree to accept a contract term at least equal to a competing request by any new eligible customer. »

Donc, à nouveau vous êtes d'accord avec moi qu'on a encore la même notion de *new eligible customer* que l'on avait dans FERC 888, c'est exact?

R. Absolument. »

296. Il appert du document HQT-2, document 2, révisé, sous l'article 2.2 à la page 1 de 2, que le Transporteur dans la présente cause tarifaire, avait initialement proposé d'enlever le mot « *nouvelle* » et d'ajouter le mot « *nouveau* »¹⁴¹;

« Et là il y avait d'une, on enlève dans la proposition numéro 1, on enlevait *nouvelle demande concurrente de la part d'un*, et on rajoutait *nouveau client admissible*. C'est exact?

R. Moi, j'ai qu'on enlevait *nouveau client admissible* aussi.

Q.28 Bien, ça, c'est en bleu

R. Ah! C'est en bleu. O.K., O.K., vous restez juste...

Q.29 Je me tiens avec votre première proposition.

R. O.K., oui. »

297. Il appert que le Transporteur, dans la version révisée de sa preuve, a enlevé à nouveau le mot « *nouveau* » de l'article 2.2¹⁴²;

¹⁴⁰ N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 26, l. 14 à p. 27, l. 10.

¹⁴¹ N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 28, l. 18 à p.29, l. 5.

¹⁴² N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 29, l. 6 à l. 11.

« Q.30 O.K. Et avec la deuxième proposition maintenant, je dois comprendre que ça deviendrait *une demande concurrente de la part d'un*, et là on enlève *nouveau client admissible*, c'est exact?

R. Oui, c'est également ma compréhension.»

298. Il appert que la position du Transporteur quant à cette modification est de clarifier la portée de l'article 2.2;

299. Le Transporteur confirme que cette modification ne découle pas d'un changement exigé par la FERC¹⁴³ :

« Q.32 D'accord. On va laisser la question de la demande concurrente de côté pour l'instant; on s'en tient à la question de nouveau client admissible. Je comprends de votre réponse que ce n'est pas une modification qui découle d'un changement de la FERC?

R. Non, non, c'est un changement qu'on jugeait apporter une clarté supplémentaire à l'article 2.2. »

300. Le Transporteur admet qu'il n'a aucun document en sa possession pour justifier la modification qu'il propose¹⁴⁴ :

« Q.33 Avez-vous des documents de la FERC ou autres qui justifient l'interprétation que vous venez de me donner au niveau de la notion de nouveau client? Avez-vous quelque chose qui justifie cette modification-là autre que l'interprétation que le Transporteur en donne?

R. Non. Non, c'est vraiment une question de sémantique ici et de lisibilité. Comme je vous disais, je ne pense pas que jamais personne a voulu exclure qu'une demande puisse provenir d'un client existant du réseau, puisque si c'était le cas, si l'interprétation que nouveau voulait forcément dire quelqu'un qui n'utilise pas le réseau, ça voudrait dire que votre cliente, comme d'autres, n'aurait jamais le droit de déposer de demande concurrente. Mais je ne pense pas que ça a jamais été l'intention ni du Transporteur, ni de FERC, de vouloir interdire ça.

Q.34 Mais vous n'avez pas, outre votre interprétation, de document qui justifie votre position, c'est exact?

R. Non, c'est vraiment juste une question de clarté qui nous est apparue, et de sémantique. »

301. EBM soumet à la Régie que cette modification a d'importantes conséquences pour la clientèle du service de transport point à point;

302. La FERC ne parlant pas pour ne rien dire, EBM soumet à la Régie que la notion de « *new eligible customer* » a un sens précis au yeux de la FERC et qu'adopter cette modification sans justification valable ne serait pas approprié;

303. Quant à cette problématique, EBM réfère la Régie aux réflexions de son expert, monsieur Roach :

¹⁴³ N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 32, l. 6 à l. 15.

¹⁴⁴ N.S. 14 février 2011, contre-interrogatoire de M. Clermont par Me Hamelin, p. 32, l. 16 à p. 33 l. 18.

« R. I do. I don't think that should be allowed and the reason is that FERC must have chosen that language explicitly. The words « new eligible customer », are in the pro forma that FERC puts out and I think that the point of difference is that HQT seems to want to change the meaning of that term from new eligible customer to new transmission request.

And if FERC had intended that, they would have used those words. Eligible customer is an important defined term in the pro forma. So, they intended it to mean that if you're an existing transmission customer, that you do not have the right to challenge another existing transmission customer under Section 2.2.

Note that that limits not only HQT but it also would limit Brookfield too. But just to sum up, I would not change that language. I think it has a substantial meaning. FERC knew what it was doing when it put that language in.

Q.22 Thank you. So, I will ask you to file your presentation as Exhibit C-6-101.

Thank you.»¹⁴⁵

(Nos soulignés)

304. EBM partage l'opinion de son expert;

DROITS DE RENOUVELLEMENT

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 4 juillet 2011

GOWLING LAFLEUR HENDERSON, S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Procureurs de l'intervenante **ÉNERGIE BROOKFIELD
MARKETING INC.**

¹⁴⁵ N.S. 19 avril 2011, témoignage en chef de M. Roach, p. 63, l. 5 à p. 64 l. 6.