

Le 4 juillet 2011

PAR COURRIEL ET PAR POSTE

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
C.P. 001, Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bur. 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Me Annie Gariépy
Avocate

8, du Village boisé
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J2W 1N1

Tél. : (450) 515-1859
C. élec. : meagariepy@gmail.com

**OBJET : Demande de modification des tarifs et conditions des services de
transport d'Hydro-Québec à compter du 1er janvier 2009
Dépôt de l'argumentation écrite du RNCREQ
Dossier : R-3669-2008 phase II**

Chère consœur,

Vous trouverez jointe à la présente l'argumentation écrite du RNCREQ portant sur le dossier mentionné en titre.

Ma consœur, Me Sicard, déposera l'argumentation écrite D'UC sous peu.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer chère consœur, mes salutations distinguées.



Me Annie Gariépy

c.c. Me Dunberry
Me Jean Morel (HQT)
Jean-François Blain (UC)
Philippe Bourke (RNCREQ)

-C A N A D A

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

NO : R-3669-2008 phase II

R É G I E D E L'É N E R G I E

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE
(« Transporteur »)**

Demanderesse

-Et-

**REGROUPEMENT NATIONAL DES
CONSEILS RÉGIONAUX DE
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
(« RNCREQ »)**

Et al.

Intervenants

**Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport
d'Hydro-Québec TransÉnergie à compter du 1er janvier 2009**

ARGUMENTATION DU RNCREQ

1. Contexte

Le présent dossier s'inscrit dans la foulée du dossier R-3669-2008, dossier tarifaire du Transporteur pour l'année 2009. Au cours de la phase 1, le Transporteur demandait la modification de plusieurs de ses conditions de services. Le seul motif alors allégué au soutien de ses demandes de modifications était : de rendre ses conditions de services conformes aux nouvelles ordonnances de la FERC.

Suite aux représentations et demandes de divers intervenants la Régie reporte à une deuxième phase, l'étude de ces demandes dans les termes suivants :

***« MARCHÉ HORS QUÉBEC ET IMPACT SUR LES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT »***

Conformément à la décision D-2008-019, les impacts qui découlent des ordonnances 890 et 890A de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) sur la tarification et, le cas échéant, sur la répartition des coûts font partie des sujets à débattre.

Toutefois, concernant le texte des Tarifs et conditions des services de transport¹⁵ (Tarifs et conditions), un grand nombre de modifications proposées par le Transporteur sont justifiées par leur conformité à ces ordonnances.

Comme mentionné dans la décision D-2007-0816, la Régie s'attend à ce que les propositions de modifications du texte des Tarifs et conditions soient accompagnées d'une preuve suffisamment élaborée pour en comprendre la teneur et la portée.

Dans le cas sous étude, il n'est pas suffisant d'affirmer que la proposition de modifications est en conformité avec les ordonnances 890 et 890A de la FERC. Le Transporteur doit expliquer en quoi elle est conforme et ce qui justifie son inclusion au texte des Tarifs et conditions.

La Régie considère que la preuve au dossier est insuffisante pour permettre, à l'intérieur du présent calendrier d'audience, un examen adéquat des modifications proposées. Dans les circonstances, la Régie ne retient pas, dans l'immédiat, comme sujet à débattre, les modifications au texte des Tarifs et conditions qui ne sont justifiées que par l'harmonisation avec les ordonnances 890 et 890A de la FERC.»¹

Dans une lettre du 22 septembre 2008, la Régie informe les participants que les modifications au texte des Tarifs et conditions en lien avec les ordonnances 890 et 890A de la FERC seront traitées lors d'une phase ultérieure et donne les instructions suivantes dans le cadre de la décision procédurale D-2009-08 :

«Le 29 juillet 2008, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51, et 164.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport.

Dans cette demande, le Transporteur propose à la Régie d'approuver certaines modifications au texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec² (Tarifs et conditions) afin de l'adapter au contexte commercial prévalant en Amérique du Nord et de mieux répondre aux attentes de sa clientèle. Entre autres, le Transporteur fait référence à l'adoption, par la Federal Energy Regulatory Commission (FERC), des ordonnances 890 et 890A.

Un avis public est publié le 9 août 2008.

¹ D-2008-116, pages 6 et 7

Dans la décision D-2008-116, la Régie accorde le statut d'intervenant à 11 intéressés. Dans cette même décision, la Régie conclut que la preuve au dossier est insuffisante pour permettre, à l'intérieur du calendrier d'audience de la première phase du dossier, un examen adéquat des modifications proposées par le Transporteur. En conséquence, la Régie décide de ne pas retenir, comme sujet à débattre, les modifications au texte des Tarifs et conditions qui ne sont justifiées que par l'harmonisation avec les ordonnances 890 et 890A de la FERC.

Elle prévoit communiquer ultérieurement avec les participants pour déterminer le mode procédural le plus approprié pour traiter ce sujet.»²

La Régie précise que la preuve du Transporteur devra traiter du contexte québécois dans les termes suivants :

«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.»³

Suite à ces décisions, le Transporteur déposera sa preuve qu'il complètera suite au dépôt par les intervenants de leurs preuves. Ce complément de preuve du Transporteur portera essentiellement sur l'ajout ou non d'une annexe K au *Tarifs et conditions*.

Le RNCREQ constate que le Transporteur n'a jamais dévoilé clairement, encore moins mis en preuve, au cours des trois ans de cette audience, les véritables objectifs et motifs qui justifient ses demandes de modifications, ni l'importance qu'il accorde à l'«harmonisation» de ses *Tarifs et conditions* aux nouvelles ordonnances de la FERC.

Toutefois, en réponse à une question du Président du banc lors de sa plaidoirie, il nous expose un peu plus clairement sa stratégie réglementaire, en rapport avec la FERC.

*Q....Si j'ai bien compris ce que vous avez exposé en vertu de l'article 6 du tarif pro forma *TransÉnergie* qui a des affiliés qui font affaires aux États-Unis, entre guillemets, fait sien un peu l'obligation qu'a l'affilié de pouvoir démontrer qu'il satisfait aux exigences de réciprocité.*

² D-2009-08, page 2;

³ D-2009-08, page 3;

Dans le deuxième cas pour ce qui est de l'article 211A du « Federal Power Act », ça ne s'appliquerait pas en vertu de la disposition comme tel à un « foreign public utilities », mais que pour le « market base rate authorization », encore là comme pour l'article 6 du pro forma, ici vous faites votre obligation qu'a votre affilié envers ses activités aux États-Unis ou pour ses activités de commerce aux États-Unis. Ça la façon dont je le résume est correcte?

R. Oui, en fait, Monsieur le Président, vous avez raison de conclure que selon le Transporteur la proposition de modification qui vous est faite qui n'inclut pas un Appendice K, selon le Transporteur respecte ces conditions-là de réciprocité qui sont prévues, qui sont des démonstrations que son affilié aurait à faire.

Donc selon nous ça rencontre ces critères-là mis de l'avant par la FERC et que ce soit réglementaire ou contractuel. Ceci dit, nous ne sommes pas représentant de HQ-US et nous ne sommes pas devant la FERC aujourd'hui pour débattre spécifiquement de cette question-là, mais les concepts de réciprocité tel que nous les comprenons, le Transporteur en est conscient et est soucieux de présenter à la Régie une proposition de modifications qui selon lui respecte ces conditions-là.⁴ (nos soulignés)

Il appert donc au RNCREQ que le Transporteur reconnaît finalement que ses affiliés auront à faire la démonstration que les «nouveaux» Tarifs et conditions du Transporteur satisfont aux exigences de réciprocité et qu'ils sont comparables ou supérieurs à ceux de la FERC. Il n'a toutefois offert aucune preuve à cet effet.

Il n'est donc plus étonnant que le Transporteur ait souligné qu'il désire harmoniser ses *Tarifs et conditions* aux nouvelles règles et ordonnances de la FERC et non les moderniser.⁵

2. Préambule

Le RNCREQ, les CRE qu'il représente devant la Régie de l'énergie et, à leur tour, les groupes membres de ces CRE, possèdent un intérêt manifeste pour le domaine énergétique, reconnaissant son importance de premier ordre pour le développement économique, environnemental et social de chacune des régions du Québec, et vu ses interactions en matière de développement durable pour l'ensemble du Québec.

⁴ N.S. Vol.30, 29 juin 2011, pages 189 et 190;

⁵ N.S. Vol. 1, 18 octobre 2010, page 57 lignes 17 à 19 :

Le RNCREQ possède un intérêt manifeste dans le présent dossier en raison du fait qu'il représente d'une part les consommateurs et clients du Distributeur, soit la charge locale qui assume la plus grande partie du revenu requis du Transporteur, et d'autre par les intérêts plus large des citoyens québécois à travers les valeurs sous-tendues par le développement durable.

Dans sa demande d'intervention, le RNCREQ annonçait qu'il entendait aborder la proposition du Transporteur dans une perspective de saine gestion réglementaire et de réconciliation des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qu'elle soulève, conformément aux principes qui sous-tendent le concept de développement durable, avec pour objectif de trouver un juste équilibre entre les différentes composantes du développement durable que sont l'économie, l'environnement, le social et l'équité.

Les sujets traités dans le présent dossier étant hautement techniques et spécialisés, UC a retenu conjointement avec le RNCREQ les services de l'expert Philip Raphals et lui a confié le mandat de fournir ses opinions et recommandations sur divers sujets.

UC et le RNCREQ ont également, dans un souci d'efficacité et afin d'éviter le dédoublement tant des contre interrogatoires que des arguments, convenu de traiter conjointement le présent dossier et de se partager le traitement plus à fond des sujets dont l'expert devait traiter selon son mandat. UC et le RNCREQ ont pris cette décision puisque ces deux organismes ont à cœur le traitement juste et équitable de la charge locale au Québec.

3. Introduction

Le Transporteur a déposé sa requête et sa preuve amendée, suite aux décisions D-2008-116 et D-2009-08. Il a dans le présent dossier le fardeau de prouver, tel que requis par la Régie, que les modifications proposées sont justifiées dans le contexte québécois.

«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.»⁶

Les preuves présentées dans ce dossier ont été en grande partie «soutenues» par des témoignages d'experts. Le Transporteur a offert les témoignages de M. Philip Hanser, M. Judah Rose, M. Ren Orans.

NLH et EBM, clients de point à point du Transporteur, ont offert les témoignages de M. Sinclair, pour le premier et MM Roach et Marshall pour le second.

Quant à eux, UC et le RNCREQ ont offert le témoignage de M. Philip Raphals.

Ces témoignages d'experts sont contradictoires sur certaines parties importantes de la preuve. UC et le RNCREQ soumettent qu'avant de se prononcer sur quelque sujet, tant sur la valeur probante d'une preuve, ou sur les conclusions contradictoires qui lui ont été soumises la Régie devra examiner la crédibilité qu'elle estime devoir accorder à chacun de ces experts. Pour ce faire, elle devra prendre en considération l'expérience, les connaissances qu'ils ont acquises de manière personnelle et directe notamment celles qui ont trait à la réalité et au contexte québécois et l'indépendance de chacun de ces experts.

UC et le RNCREQ soumettent respectueusement que l'expert ayant la plus haute crédibilité dans ce dossier est M. Raphals.

En effet, M. Philip Raphals est le seul expert parfaitement bilingue. Ce bilinguisme lui assure une plus grande indépendance puisqu'il est le seul à avoir pu consulter l'ensemble de la preuve au dossier ainsi que toute la documentation qu'il estimait pertinente, n'étant pas restreint à n'étudier que les documents soumis, choisis et le cas échéant traduit par son client.

Il est également le seul, outre M. Marshall, à avoir témoigné régulièrement et de façon continue dans les dossiers devant la Régie de l'énergie depuis le tout début de sa création Et conséquemment M. Raphals a une connaissance très étendue du contexte québécois et celui de la Régie.

M. Raphals est également le seul expert dans ce dossier dont les qualifications répondent aux exigences formulées par la Régie dans le dossier tarifaire R-3738-2010 le plus récent des dossiers tarifaires:

⁶ D-2009-08, page 3;

«la Régie souhaite que les experts en question connaissent bien le contexte dans lequel opère le Transporteur depuis les 10 dernières années et les exigences exprimées par la Régie au cours de la même période.»⁷

Les qualifications et connaissances de M. Raphals relativement aux ordonnances de la FERC ont également été reconnues par la Régie dans plusieurs dossiers.

UC et le RNCREQ soumettent que, de par les qualités et connaissances mentionnées ci-dessus M. Philip Raphals est l'expert possédant le plus haut degré de crédibilité en ce qui concerne les sujets traités dans le présent dossier. UC et le RNCREQ demandent à la Régie de tenir compte de ces faits lorsqu'elle devra rendre une décision dans le cadre de sujets où il y a eu témoignages contradictoires.

Dans sa plaidoirie, le Transporteur mets en doute à plusieurs reprises la crédibilité des témoins experts des intervenants⁸. Par exemple, il écrit :

« De plus, le témoignage de certains experts a révélé leur connaissance très limitée et leur incompréhension des principes à la base de la condition de réciprocité sur lesquels ils fondent par ailleurs une opinion, parfois particulièrement arrêté. » (para. 319)

Il est important de souligner que l'ensemble de ces commentaires ne peuvent faire référence qu'aux experts étrangers, et non pas à M. Raphals. En effet, le Transporteur cite souvent avec approbation les analyses mises de l'avant par M. Raphals, comme par exemple :

- Thème 3, Arg. Écrite, para. 265, 313 et 355.
- Thème 3, Arg. Écrite, para. 282 ss. C'est M. Raphals qui a introduit au débat les trois alternatives de la FERC (dans ses DDR et son rapport).

UC et le RNCREQ désirent également porter à l'attention de la Régie que dans le cadre de sa plaidoirie, le procureur du Transporteur a fait une remarque générale portant sur l'interprétation qu'il présentait des positions des intervenants :

*«Quand je dis « non contestée », Monsieur le Président, une précision pourrait être utile. Certains intervenants pourraient choisir de le contester lundi, mardi ou mercredi. Notre appréciation est basée sur l'ensemble de leur position écrite et testimoniale.
Certains se sont dit d'accord, certains n'ont rien dit. Dans les deux cas, nous avons pris pour acquis qu'il n'y avait pas de contestation et nous*

⁷ R-3738-2010, D-2010-124, page 25;

⁸ Argumentaire écrit du Transporteur, Thème 3, pages 80-87;

avons interprété le silence d'un intervenant comme étant une manifestation d'une non-contestation. Nous n'avons pas dit qu'il était d'accord, nous avons dit qu'il n'était pas contesté.

Évidemment, certains intervenants, on a eu des débats là-dessus, se réservaient le droit d'adopter une position différente. On se rappelle le débat avec monsieur l'expert Raphals, un débat relativement à la faculté de l'intervenant de se dissocier de la position de son expert. Alors, nous verrons lundi ou mardi si certains intervenants changent de position. Mais, à l'heure actuelle, vous avez la position telle qu'elle est présentée dans le dossier qui s'est terminé maintenant depuis quelque temps.»⁹

Avec égards, UC et le RNCREQ sont d'avis que le Transporteur a présenté sur ce qu'il comprenait de la position des intervenants en travestissant celle-ci.

En effet une lecture attentive, mais non exhaustive étant donné le volume important de la plaidoirie tant écrite qu'orale du Transporteur et les délais pour y répondre, des sujets d'intérêts pour UC et le RNCREQ a révélée plusieurs affirmations erronées ou interprétation par trop libérales par les procureurs du Transporteur des propos et positions de l'expert Raphals, notamment dans l'utilisation des références. UC et le RNCREQ soutiennent qu'ainsi le Transporteur modifie complètement ou de manière très importante le sens et la portée de la preuve offerte par UC/RNCREQ devant la Régie.

Dans sa plaidoirie, en segmentant à outrance le raisonnement de M. Raphals, de même qu'en tronquant des extraits de son témoignage, le Transporteur a prétendu avoir obtenu l'adhésion de notre expert à certaines de ses prétentions. Il a ainsi travesti et faussé le témoignage de M. Raphals.

UC et le RNCREQ soumettent qu'ils sont les seuls, par la présente argumentation, à pouvoir affirmer de manière positive leurs positions et invitent la Régie considérer avec prudence les prétentions du Transporteur présentées lors de sa plaidoirie, relativement aux admissions, reconnaissances, acceptations et/ou à l'absence de contestations que l'expert, M. Raphals, aurait fait sur quelques points que ce soit.

De façon non-exhaustive et, sans limiter ce qui précède, UC et le RNCREQ soumettent que le Transporteur a erré ou travestie leurs positions sur plusieurs éléments de la preuve, notamment dans la section de son argumentaire écrit portant sur le service de compensation d'écart, tel qu'il sera précisé dans l'argumentation du RNCREQ.

UC et le RNCREQ ne reprendront pas point par point les prétentions du Transporteur. Ils soulignent que la Régie a pris connaissance de la totalité de la preuve et des témoignages. Ils invitent la Régie à faire preuve de

⁹ N.S. Vol. 30, 29 juin, pages 36 et 37;

retenue et à ne pas prendre pour avérées les prétentions du Transporteur relativement à leurs positions dans ce dossier.

UC et le RNCREQ souligne donc à la Régie que le reflet exact de leurs positions, conclusions et recommandations est contenu aux rapports de M. Raphals, dans son témoignage en audience et dans leurs argumentations respectives.

4. Contexte réglementaire

Après consultation de l'argumentation d'UC, le RNCREQ entérine ses propos relatifs à cette section de la preuve et l'adopte pour valoir comme son argumentation et ses conclusions dans le présent dossier. Il y réfère la Régie.

5. Réciprocité – Article 6

Le RNCREQ n'a pas de commentaires particuliers à formuler sur les amendements soumis par le Transporteur à l'article 6 de ses *Tarifs et conditions* et s'en remet à la décision de la Régie

6. Calcul de la capacité de transfert disponible (Appendice C-1)

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. Le RNCREQ fait siennes l'argumentation et les conclusions de UC sur ce sujet et y réfère la Régie

7. Cession ou revente de capacité (Art. 23.1-23.3)

Comme pour l'ensemble des modifications demandées par le Transporteur dans le présent dossier, le RNCREQ soumet qu'il importe tout d'abord d'étudier la preuve de la nécessité d'une telle modification (1) dans le contexte québécois et (2) en vertu des obligations réglementaires et tarifaires auxquelles le Transporteur doit rencontrer en modifiant ses *Tarifs et conditions*.

L'expert Raphals a circonscrit ces prémisses dans son témoignage¹⁰ :

« Alors, il me semble qu'avant d'aborder, avant d'accepter la modification demandée, la Régie devrait se poser trois questions.

Premièrement, est-ce que la Régie se préoccupe de l'absence de transactions secondaires de capacité au Québec? Si c'est en soi préoccupant ou même est-ce que le Transporteur se préoccupe de ce fait? Je n'ai pas entendu dire que c'est un problème.

Deuxièmement, a-t-il étudié pourquoi il n'y a pas de transactions et a-t-il conclu que c'est le prix plafond, l'existence d'un prix plafond qui empêche ces transactions? Si, bien sûr, on répond oui à ces questions-là, il faut peut-être l'enlever. Mais, en l'absence de cette analyse, je vois mal en quoi cette modification est requise ou justifiée.

Rappelons qu'aux États-Unis tout commence avec le constat de la FERC qu'un marché concurrentiel existe sur ce marché secondaire aux États-Unis déjà. Et c'est parce que ce constat qu'ils jugent que le prix plafond crée un tarif qui n'est pas juste et raisonnable. Alors, si la Régie n'a pas fait un constat similaire sur le marché secondaire au Québec, je ne vois pas une raison de suivre cette piste.

Je n'ai pas vu de preuve que ce marché existe, que ce marché, qui apparemment n'existe pas, est concurrentiel.

Et ensuite, on sait bien, la congestion interne n'est pas une grande préoccupation, alors ça enlève une motivation importante de la FERC. Et surtout qu'il n'y a pas d'analyse des conséquences de ce geste au Québec, ni des bénéfices ni les effets anti compétitifs possibles.

La FERC a très bien dit qu'elle prend au sérieux ces risques-là, mais ils considèrent qu'ils sont contrôlés étant donné les protections réglementaires en place et son increased oversight. Alors, je ne suis pas vraiment convaincu que ces conditions existent au Québec.

¹⁰ NS, vol. 15, 16 février, p.98-101

*En plus, je ne vois aucunement un **enjeu de comparabilité**. Ce n'est pas une question. Je vois mal comment le prix plafond lèse les concurrents d'Hydro-Québec au point que ça... Pour toutes les raisons que j'ai discuté hier sur la réciprocité, je ne vois pas que l'existence non modifiée de 22.1 [sic : 23.1] pourrait jamais être un problème au niveau de la réciprocité ou du MBRA. Donc, c'est clair, je ne dis pas, je ne fais pas un argument pourquoi il faut un prix plafond, mais il en existe un et, à mon avis, il n'y a aucun motif valable qui a été proposé pour l'enlever. Alors, je vous suggère de rejeter la modification au moins pour l'instant en l'absence de cette justification. »*

Pour le RNCREQ, ces constats règlent la question de la nécessité d'effectuer des modifications aux articles 23.1 à 23.3. Si le contexte québécois n'exige pas cette modification, si la situation actuelle n'engendre pas de conflit de réciprocité ou de comparabilité qui exigerait de se conformer aux ordonnances de la FERC, il n'y a pas lieu d'autoriser ces modifications.

Au demeurant, le Transporteur a affirmé que ces « modifications-là donc favorisent le développement du marché secondaire, mitigent les risques des acheteurs de services de transport long terme, optimisent les capacités de transport disponibles, stimulent l'utilisation du réseau de transport par ceux qui y attribuent une plus grande valeur et reflètent donc les modifications apportées au pro forma de la FERC et c'est justifié dans le contexte de notre marché. »¹¹

Par ailleurs, le Transporteur n'a pas démontré que le développement d'un marché secondaire aura des bénéfices pour lui-même, pour ses clients, pour la charge locale ou pour la société québécoise en général.

Soulignons aussi que le Transporteur n'allègue pas non plus que le prix plafond de l'actuel art. 23.1 n'est pas juste et raisonnable — un tel constat étant le point de départ de la réforme entamée par la FERC. Il indique plutôt que « Cette détermination relève de la compétence de la Régie ... »³¹ Or, aucune preuve n'a été déposée devant la Régie lui permettant de faire le constat qu'une réforme est requise.

Par ailleurs, contrairement à l'affirmation du Transporteur, le RNCREQ est d'avis que l'expérience de la FERC n'est pas concluante sur l'effet du déplafonnement du prix de cession ou de revente de capacité. Tel qu'il appert, au *Staff report on Capacity reassignment* (pièce C-3-63, p.9) ayant mené à l'Ordonnance 739,

« However, it does not appear that the removal of the price cap was primarily responsible for the observed growth in the secondary market. The number and volume of reassignments above the cap were relatively small. There were only a 134 out of almost 35,000 transaction reassignments above the price cap. »

¹¹ NS, vol. 5, 22 octobre, p.174-175 témoignage Mme Lalande

le marché secondaire n'a pas nécessairement été stimulé par ce déplafonnement.

Or, comme le marché québécois ne requiert pas actuellement un tel changement, il n'ya pas lieu de faire les modifications et espérer que le marché secondaire se crée.

Le RNCREQ est donc d'avis que le Transporteur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve en ce qui concerne sa demande de modification aux articles 23.1 à 23.3 et recommande à la Régie de ne pas autoriser ces modifications.

8. Processus de planification des installations

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. Après consultation, le RNCREQ entérine l'argumentation et les conclusions d'UC à cette section de la preuve et l'adopte pour valoir comme son argumentation dans le présent dossier. Il y réfère la Régie.

9. Compensation d'écart de livraison et réception

Dans la phase 1 du présent dossier, HQT a proposé de modifier les Annexes 4 et 5 de ses Tarifs et Conditions, justifiant cette modification par une conformité avec les Ordonnances 890 et 890A de la FERC. Les libellés proposés par le Transporteur reflétaient la structure retenue par la FERC dans son *pro forma OATT*, exception faite de la détermination des coûts incrémentiel et décrémental à un coût fixe, créant un « régime excessivement punitif et potentiellement discriminatoire »¹²

La structure tarifaire présentée par le Transporteur au cours de la phase 1 fut rejetée par la Régie qui lui a intimé de réviser en profondeur sa proposition du calcul des coûts de compensation.

¹² C-3-58, rapport d'expertise de P. Raphals, p. 3

À l'époque, la preuve de l'expert Raphals concluait « prétendre que le tarif dissuasif de 11,25 ¢/kWh constitue un « coût incrémentiel » et le prix dissuasif de 3,75 ¢/kWh un « coût décrémental », comme le fait la proposition du Transporteur, représente une déformation inacceptable de ces notions économiques. »

9.1. Rappel de la décision D-2009-015

Dans sa décision D-2009-015, la Régie imposait ainsi le cadre de la proposition du nouveau cadre structurel du tarif fixant le coût de fourniture du service de compensation d'écart.

« Selon la Régie, les objectifs du service de transport sont, notamment, de permettre un **accès ouvert et non discriminatoire à tous les clients et d'assurer un service de qualité et fiable aux usagers**, tout en maintenant une **tarification juste et raisonnable**.

Les mêmes objectifs prévalent dans le cas du service de compensation d'écart de réception.

Les modalités de ce service doivent, en conséquence, permettre un **traitement équitable de toutes les parties concernées**, lorsque des écarts de réception sont observés. Ces écarts sont déterminés par la différence entre les quantités d'électricité reçues et les quantités programmées.

En ce qui a trait à la tarification du service, la Régie se prononçait ainsi, dans sa décision D-2006-66 :

« La Régie est d'avis que le prix de 7,5 ¢/kWh constitue une approximation raisonnable du coût de l'énergie et assure une compensation adéquate du fournisseur de service tant en cas de livraison supérieure à la programmation qu'en cas de livraison qui lui est inférieure. De même, l'usage de l'estimé d'un prix de marché de 7,5 ¢/kWh plutôt que 2,79 ¢/kWh, jumelé à une majoration ou une réduction symétrique de 50 %, est mieux à même de compenser la valeur de l'énergie et de rencontrer l'objectif de dissuasion poursuivi par ce service du point de vue du Transporteur. En conséquence, la Régie fixe à 7,5 ¢/kWh le prix de l'énergie et à 50 % la majoration et le crédit, ces deux éléments étant liés l'un à l'autre. »

Dans le présent dossier, la Régie est d'avis que la proposition du Transporteur d'utiliser un prix de 11,25 ¢/kWh ou 3,75 ¢/kWh, selon le cas, au premier palier du service de compensation d'écart, majoré ou diminué de 10 % au deuxième palier et de 25 % au troisième palier, **comporte une double pénalité**, puisque le premier palier contient déjà une composante dissuasive.

Bien que sensible à la préoccupation du Transporteur d'offrir un service comparable à celui prévu par la FERC dans les ordonnances 890 et 890A, la Régie doit s'assurer, tout en respectant les particularités du marché québécois, que **l'effet dissuasif de cette proposition n'est pas indu ni**

excessif, tout en maintenant un traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti.

Quant à la détermination du prix du premier palier, la Régie partage l'avis d'EBMI à l'effet qu'un prix fixe comme celui proposé par le Transporteur peut créer des opportunités d'arbitrage en achat ou vente, selon les prix réels du marché. La Régie croit que cela pourrait inciter à un comportement contraire à celui recherché.

La Régie considère que l'utilisation d'un prix de marché satisfait l'objectif d'offrir une juste compensation au fournisseur du service, sans créer d'opportunités d'arbitrage pour les clients du Transporteur.

La Régie est d'avis que le prix de référence doit refléter les prix horaires sur les marchés limitrophes, ajustée des coûts de transport. »

Le RNCREQ souligne que la Régie dans la décision D-2009-015 retient une structure tarifaire respectant les particularités du marché québécois, reflétant les prix du marché, dont l'effet dissuasif ne serait ni indu ni excessif, tout en maintenant un traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti.

9.2. Le fardeau de la preuve à HQT

Avec égards, le RNCREQ soutient que dans ce dossier le fardeau de la preuve repose sur le Transporteur, qui demande des modifications aux Tarifs et conditions, en invoquant notamment une adéquation aux ordonnances de la FERC.

Pour ce qui est des modifications demandées à la structure tarifaire du service de compensation d'écart, il doit également rencontrer les exigences de la décision de la Régie D-2009-015, et, puisque sa proposition s'écarte des balises de la décision de la Régie, notamment en ayant recours au coût d'opportunité du Producteur plutôt qu'à la structure basée sur les prix du marché requise par la Régie, il doit justifier que ce coût d'opportunité issu de l'offre d'HQP est juste et raisonnable.

Le RNCREQ soumet qu'il ne s'est pas déchargé de ce fardeau.

9.3. Points saillants preuve de l'expert Raphals

Dans son rapport, l'expert Raphals rappelle que la structure proposée par le Transporteur ne respecte toujours pas la décision D-2009-015 de la Régie puisqu'elle comporte encore une double pénalité : la première, incorporée dans la structure tarifaire des paliers d'écart et la seconde dans la définition des coûts

incrémentiel et décrémental, issus de la proposition du Producteur incluant des limites fixes : une limite supérieure de 100\$ pour le taux incrémentiel et des limites inférieures pour le taux décrémental de 25\$ (2^e palier) ou 0\$ (3^e palier).

La structure proposée ne se conforme également pas à la décision de la Régie en ce qu'elle ne reflète pas les prix horaires des marchés limitrophes, sauf dans les rares cas où ces prix du marché excèdent 100\$ (vente) ou sont inférieurs à 25\$ (0\$) (achat)

Il rappelle également que, bien que cette structure tarifaire reflète la proposition du Producteur, aucune justification n'en a étayé les caractéristiques, si ce n'est que « ces prix sont comparables au prix minimum de vente de l'énergie appliqué par le NYISO, aux termes de son OATT, pour les écarts de livraison supérieur à 1,5% »

En audience, M. Raphals a présenté un exemple chiffré qui démontre de façon éloquente la nature punitive de charges implicites dans le tarif proposé pour l'Annexe 4, charges ayant un impact particulièrement important pour les producteurs d'énergie éolienne (intermittent).¹³

Le RNCREQ soutient que la proposition du Transporteur comporte un caractère punitif important à l'égard des producteurs intermittents, ce qui va à l'encontre des exigences de la FERC et aussi à l'encontre de l'intérêt public dans le contexte du Québec.

Le RNCREQ considère que les tarifs nets, tel qu'illustré par l'exemple présenté par son expert, qui traite de deux heures consécutives sans aucun écart cumulatifs, sont excessivement punitifs et aucunement justifiés. Si HQP considère réellement qu'un tel cas lui impose des coûts d'opportunités à la hauteur approximative de 1 600 \$, il devrait en faire la démonstration.

9.4. Position du RNCREQ

9.4.1. Double pénalité

Pour le RNCREQ, la proposition du Transporteur comporte encore un caractère doublement punitif, et ainsi ne respecte ni la décision de la Régie D-2009-15, ni les exigences de la FERC.

¹³ Témoignage de P. Raphals, NS, 16 février, p.80 (ligne 2) à p.84 (ligne 8) et C-3-58, rapport de P. Raphals, p. 20-23

9.4.2. Une structure tarifaire qui reflète les prix du marché

Le respect de la décision D-2009-015 impose au Transporteur de se conformer à une structure tarifaire basée sur le prix des marchés limitrophes.

La proposition contenue au rapport de l'expert Raphals quant à l'utilisation de la définition des coûts incrémentiels proposé pour la tranche 1 pour toutes les tranches du tarif modifierait la proposition du Transporteur, respectant ainsi la décision de la Régie et les exigences de la FERC.

Le RNCREQ demande à la Régie d'adopter la proposition de l'expert Raphals, en lieu et place de la proposition du Transporteur, puisque cette proposition convient au cadre réglementaire imposé par la décision D-2009-015 et s'y conforme. Elle comporte un effet dissuasif qui n'est ni indu ni excessif.

9.4.3. Proposition du Transporteur: coût d'opportunité du fournisseur

Cependant, la proposition soumise à l'examen de la Régie par le Transporteur se justifie par l'inclusion de la notion du coût d'opportunité du fournisseur de service, imbriquée dans une structure tarifaire de prix de marché ressemblant à celle mise de l'avant par la FERC. Il a présenté ces propositions, sur la base de trois prémisses :

- HQP est le seul fournisseur de service capable et disposé à offrir le service de compensation d'écart au Transporteur (NS, vol.8, 7 février, p.38, ligne 18 à p. 39, ligne 1)
- Respecter les particularités du marché québécois implique nécessairement de prendre en considération dans la structure tarifaire la capacité de stockage du Producteur et les avantages stratégiques et économiques que cela emporte. (NS, vol.8, 7 février, p.180-181; NS, et Argumentation écrite du Transporteur, thème 4, par. 73, p.21-22, sans acceptation des références au soutien de son argumentation)
- Maintenir « un traitement équitable pour le fournisseur de service » présuppose que le Transporteur assume que la proposition du Producteur est raisonnable et justifiée sans preuves ni négociations (NS, vol. 8, 7 février, p.179 à 189 et NS, vol.9, 8fév, p.139-141)

9.4.4. Calcul du coût d'opportunité: manque de preuve

Le témoin du Transporteur, Dr Orans, a présenté dans son témoignage une illustration du concept du coût d'opportunité du Producteur à laquelle M. Raphals a opposé une analyse critique.

Pour lui, la démonstration du Dr Orans présente trop de simplifications pour être utile dans l'établissement du coût d'opportunité du Producteur.

M. Raphals convient que les scénarios 1 et 2, pour lesquels il est d'accord, exprime une valeur appropriée au coût d'opportunité du fournisseur. Mais il exprime des réserves dans la détermination du coût d'opportunité contemporain des scénarios 3 et 4.¹⁴

Pour le RNCREQ, la capacité de stockage du Producteur ne peut, à elle seule, justifier la prétention du Producteur qu'il pourrait obtenir ces prix (coûts d'opportunité proposés) pour l'énergie qu'il fournira pour le service de compensation d'écarts s'il l'avait vendu sur le marché.

Or, seule cette capacité de stockage a été mise en preuve pour justifier ces valeurs de coût d'opportunité.

Selon le RNCREQ, la question est de déterminer, dans ces situations, si HQP fournit un service au Transporteur au coût qu'il encourt (30\$) ou au prix qu'il voudrait bien obtenir pour cette énergie (80\$).

Le Dr Orans admet que le Producteur n'aime pas donner un prix à l'énergie et que pour cette raison, lorsqu'il doit le faire il est très conservateur dans son évaluation¹⁵ Pour le RNCREQ, cette opinion du témoin du Transporteur veut également dire que, du point de vue du Transporteur et de ses clients, le fournisseur est gourmand dans l'établissement d'un coût d'opportunité pour la fourniture du service de compensation.

Le RNCREQ est d'avis que ce type de stratégie du Producteur, exprimée par le témoin du Transporteur, met sérieusement en doute le caractère raisonnable de la proposition.

Or, depuis la phase 2 du dossier R-3549-2004(*Demande relative à la modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec*), la Régie a établi que le Transporteur doit démontrer, lorsqu'il propose une demande portant sur la tarification des services complémentaires, le caractère raisonnable des modalités de celle-ci¹⁶.

p.30

¹⁴ NS, vol.15, 16 février, p.61 à 64

¹⁵ NS, vol.9, 8 février, R.242, p.196-198

¹⁶ R-3549-2004, phase 2, D-2006-066, p.30-31

*Enfin, les services complémentaires étant offerts par une entité affiliée, la Régie juge qu'à l'avenir le Transporteur devra faire **la démonstration de leurs modalités** par le dépôt d'ententes écrites.*

[...]

p.31

*Enfin, je partage le point de vue de mes collègues à l'effet d'exiger du Transporteur des ententes ou projets d'entente écrits lorsque les services sont acquis auprès d'un affilié, **y incluant la démonstration du caractère raisonnable de la proposition et de ses modalités.***

Le RNCREQ est d'avis et juge que le Transporteur ne s'est pas déchargé du fardeau de mettre en preuve la justification du coût d'opportunité tel que libellé et n'a pas démontré le caractère raisonnable de cette proposition.

Le témoignage de M. Raphals, pendant le contre-interrogatoire du Transporteur, a plutôt été éloquent quant au manque d'information, mise en preuve, permettant d'établir le coût d'opportunité du Transporteur ou d'en vérifier le caractère raisonnable¹⁷.

« Q.68 Alors, Monsieur Raphals, bien évidemment, je ne vous demande pas de témoigner sur des transactions qui auraient ou n'auraient pas eu lieu en 2004, 2005, 2006, 2007. On s'intéresse au principe, au principe de l'opportunité.

[...]

Je vous pose la question. Pour le fournisseur qui a des capacités d'entreposage, qui a des surplus, et c'est l'hypothèse que je vous demande de retenir, et qui a aussi des droits de transport, c'est l'hypothèse que je vous demande de retenir. Pour ce fournisseur, pour les années 2004 à 2008 lorsqu'il a été contraint de vendre à 50 \$ un 10 mégawatts, aurait pu, toutes choses étant hypothétiquement acceptées comme je vous le demande, saisir un prix de marché réel, bien effectif, une heure sur cinq à 100 \$ et plus. Notionnellement, c'est une possibilité, n'est-ce pas?

25 R. C'est une possibilité si on fait abstraction de tous les faits pertinents.

Parce que la question c'est pour les heures à 100 mégawatts est-ce qu'il peut vendre plus, et, si oui, pourquoi il a choisi de vendre seulement la quantité qu'il vend? Et pourquoi le fait d'avoir un peu plus d'eau va changer la chose? Je ne pense pas qu'on peut raisonner comme ça.

*Je veux aussi noter que, oui, j'ai fait ce tableau en fonction de 100 \$ parce que c'était le chiffre dans votre preuve. Mais on peut le faire le même tableau en fonction de 80 \$ ou en fonction de 200 \$ ou 500 \$. C'est des chiffres qui changent. Alors, ce sont tous des prix qui se trouvent dans le marché. **Mais la question de fond c'est quel est le coût évité, quel est le coût, le vrai coût d'opportunité d'HQ Production. Et je ne pense vraiment pas avoir***

¹⁷ NS, vol. 16, 17 février, Q.68, p.59 à 61

vu une justification concrète pourquoi on doit prendre à 10 \$, à 100 \$ le coût d'opportunité d'HQ Production. »

Par ailleurs, le RNCREQ est d'avis que nulle part la preuve du Transporteur ne présente une justification explicite à l'effet que le prix maximum d'achat de \$0 (3^e tranche) soit un coût d'opportunité, encore moins un prix de marché. Tout laisse croire donc que ces prix ont été choisis pour leur qualité dissuasive, ce qui ne concorde ni avec les énoncés de la Régie ni avec celles de la FERC.

Le RNCREQ concède que HQP a des coûts d'opportunité, et que la FERC a démontré une ouverture à l'utilisation de coûts d'opportunité pour fixer les tarifs des écarts de réception.

Mais le RNCREQ soutient qu'il n'y a aucune preuve au dossier pour démontrer que les prix proposés – notamment les prix de 100\$ et de 0\$ le MWh – sont les meilleures estimations des coûts d'opportunité du Producteur.

9.4.5. Coût complet

M. Raphals, contre-interrogé par le Transporteur, a rappelé que, la Régie avait déjà adopté au cours du dossier R-3405-98, portant sur les principes généraux en matière réglementaire pour la détermination et l'application de tarifs à être fixés à l'égard du transport d'électricité lors d'audiences ultérieures, l'utilisation du principe du coût complet dans le partage des risques et des coûts entre les activités réglementées et non réglementées d'Hydro-Québec.

Dans ce dossier, le Transporteur proposait l'utilisation du concept du « coût complet » que son témoin, le Pr Mark Jaccard, présentait ainsi, tel qu'il a été cité par M. Raphals ¹⁸:

« Q.42 Et pour Hydro-Québec Production, est-ce que pour le traiter, la traiter équitablement et justement, on doit tenir en compte, prendre en compte sa faculté d'entreposer de l'énergie pour revendre sur des marchés interconnectés au moment où il y a des opportunités de marché?

[...]

22 Mais je pense que la question que vous posez de façon générique est précisément la question qui a été adressée dans l'audience 3405. Et j'aimerais vous citer en réponse une phrase de l'expert d'HQ Transport dans cette cause-là.

Q.43 Vous référez à quelle cause? 34?

¹⁸ NS, vol.16, 17 février, p.46 à 51

R. R-3405.

Q.44 Pourriez-vous la décrire? Qu'est-ce que c'est la 3405?

R. Oui, c'étaient des principes réglementaires pour le transport avec un cinquième thème qui traitait précisément la question du transfer pricing, des échanges économiques entre une entité réglementée et non réglementée d'Hydro-Québec. Et j'ai des notes sténos.

Malheureusement la date ni le volume ne sont pas mentionnés sur la page. Alors, il va falloir que je vérifie.

Q.45 Un instant, Monsieur Raphals.

R. Oui.

Q.46 Et avant que vous ne lisiez un extrait, pouvez-vous nous dire vous lisez un extrait des notes sténographiques?

R. Oui.

Q.47 De votre... de votre témoignage?

R. Non, de votre expert.

Q.48 Notre expert étant l'expert du Transporteur dans cette cause-là.

R. Exactement.

Q.49 Oui.

R. Qui était docteur Mark Jaggard [sic]. Et je n'ai pas la date où il a témoigné devant moi. C'est les pages 116 et 117 des notes mais je pense que c'est très pertinent.

C'est sur les questions de transfer pricing. Il explique l'idée. Il dit:

« The idea is that you were trying to charge for services between two entities in a corporation or between two corporations that have some relationship between them. And you want to figure out what is a fair charge or a charge that satisfies the Regulator or satisfies legal requirements between these two entities. So, there are many ways of doing that. One is to figure out, to try to get all of the costs added in, overhead costs, everything, and use some kind of averaging mechanism.

Another is to try to actually be able to isolate the incremental costs. Another is to look for market values for that service. And so I'm familiar with these broad categories and their pros and cons for doing that. »

Et du contexte, je pense que c'est clair que la première qu'il a expliquée get all the costs, including overhead costs est ce qui était appelé le coût complet dans ce dossier-là.

Et c'était précisément ce qui a été décidé par la Régie dans la cause que dans le cas d'échanges entre ce qui était réglementé et non réglementé, le principe de base est le coût complet.

Par contre, la Régie a aussi reconnu que dans d'autres cas il y a d'autres valeurs qui peuvent être plus pertinentes avec une justification et preuve appropriées pour le faire.

Q.50 Oui.

R. Alors, il me semble qu'ici on travaille sur l'hypothèse en fonction de la dernière décision de la Régie d'un prix de marché. Et ces prix de marché, comme dans votre preuve, vous avez formulé une proposition basée sur les prix de différents marchés. Ça, c'était une façon de faire.

Une autre façon de faire serait de s'interroger sur quelle est la valeur réelle de l'eau pour le producteur, parce que finalement son coût marginal, le coût

marginal d'offrir ses services, soit de fournir ou de recevoir, dépend de la valeur pour lui de l'eau qu'il emmagasine. C'est une valeur qu'il connaît mais que nous ne connaissons pas.

Et c'est précisément parce qu'on ne la connaît pas qu'on a pris le choix, que la Régie a pris le choix d'aller vers des prix du marché. Avant on avait un prix, c'était 7.5 cents le kilowattheure, je pense, mais étant donné que ce n'était pas justifié sur les données précises du producteur, on s'est dit on est peut-être mieux d'aller vers les marchés.

Q.51 O.K. Monsieur...

R. Excusez-moi, juste...

Q.52 Oui, oui, excusez-moi, allez-y.

R. Alors, votre question qui fait appel aux coûts d'investissement pour construire des réservoirs, il y a plein d'autres coûts mais je ne pense pas que la Régie va analyser la structure de coûts d'HQ Production pour conclure combien il devrait pouvoir charger pour fournir ce service. Donc, je ne suis pas certain que c'est une piste vraiment intéressante. »

Même si l'on accepte la possibilité de justifier un tarif en fonction des coûts d'opportunité, le rappel par M. Raphals du témoignage de M. Mark Jaccard sur le coût complet démontre qu'il n'y a pas de preuve au dossier qui quantifie ni justifie une estimation quelconque du coût d'opportunité, tel que proposé par le Transporteur et reflétant l'offre du Producteur, à l'effet qu'il permettrait d'obtenir un « traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti.

9.4.6. Contexte réglementaire

Bien que reconnaissant que Hydro-Québec Production est actuellement le seul fournisseur de service vraisemblablement capable et disposé à offrir le service de compensation d'écart au Transporteur, le RNCREQ ne peut convenir que ce critère serve de prémisses à l'établissement de la structure tarifaire des coûts de ce service.

Pour le RNCREQ, la Régie doit se baser sur les critères objectifs qu'elle a reconnus dans sa décision pour établir le cadre réglementaire et tarifaire du SCE, sans le moduler pour répondre aux exigences d'un fournisseur affilié en situation monopolistique et dont les intérêts corporatifs sont liés au Transporteur.

Il appartient à la Régie, à titre d'organisme régulateur, de déterminer le cadre réglementaire. Le Transporteur doit s'y conformer et négocier avec les tierces parties, qu'elles lui soient affiliées ou non, des ententes lui permettant de se conformer audit cadre réglementaire établi par l'organisme régulateur.

Certes, le fournisseur HQP a fait une offre au Transporteur mais l'existence de cette offre n'est pas, *in se*, suffisante pour lui conférer un caractère juste et raisonnable. Le Transporteur se devait de négocier cette offre afin d'obtenir une entente avantageuse pour ses clients. Il est faux de prétendre que le seul fait que HQP fasse une offre emporte l'obligation du Transporteur de reconnaître, d'accepter et défendre cette option.

D'ailleurs, la réponse du Dr Orans à une question de EBM est éclairante quant à l'intérêt du fournisseur de service, entité non réglementée affiliée du Transporteur¹⁹ :

In addition, we have the following questions from our expert Mr. Bill Marshall.

24. **Référence** : Pièce B-110, HQT-12, Document 2, page 11, lignes 13 à 16:

Préambule :

« The argument overlooks the fact that HQT has no profit incentive for price discrimination. HQT's pricing formula exactly mirrors the imbalance procurement offer from HQP. »

Demandes :

24.1 Does HQP have a profit incentive?

R24.1

I understand that HQP generates power for the Québec market and sells its surpluses on wholesale markets and that it is also active in arbitraging and purchase/resale transactions. **To this extent, it 1 has an interest to profit from its commercial activities.**

Le témoignage de M. Clermont est éloquent sur le fait que le transporteur n'a pas tenté de négocier une meilleure entente pour le bénéfice de ses clients :²⁰

« Q.162 Au cours de ces entretiens, est-ce que le Transporteur a essayé de convaincre le producteur de modifier son offre? Est-ce qu'il y a eu une contre-offre? »

R. Non, comme j'ai expliqué hier également, quand on a reçu l'offre, la nature des discussions, comme je viens tout juste de le dire, a été d'une part de s'assurer qu'on comprenait bien l'offre et nous avons fait l'exercice d'en assurer la conformité avec la décision que la Régie avait rendue. Et donc, l'analyse qu'on en a fait de l'offre qui avait été reçue était que, bon, dans le cadre du Québec, avec les capacités de réservoirs et de storage dont le docteur Orans a parlé, que l'offre reflétait effectivement les coûts d'opportunité. Donc, elle nous apparaissait... et tous les prix qui étaient mentionnés sont des prix de marché. Maître Hamelin m'en a fait parler hier, donc c'est des prix de marché. »

¹⁹ HQT-29, doc. 3, réponse à la question 24.1 EBM, p.30-31

²⁰ NS, vol.9, 8 février, p.139

9.4.7. Solutions Alternatives: les exemples de Bonneville et BCH

L'expert- témoin du Transporteur, M. Orans, a utilisé deux autres juridictions à des fins comparatives, Bonneville Power Administration (BPA) et BCTC.

M. Raphals a examiné ces exemples puis a expliqué dans son témoignage l'intérêt pour la Régie d'examiner ces deux cas de figure qui ont des structures tarifaires pour le service de compensation d'écart qui sont basées sur les prix du marché mais qui ont également l'avantage d'atteindre une plus grande équité entre le fournisseur et les clients du transporteur. Le RNCREQ réfère la Régie à cet effet, au témoignage de M. Raphals à ce sujet (NS, vol.15, 16 février, p.66-78

Dans le cas de BCH, la structure tarifaire impose que le tarif basé sur le coût d'opportunité s'applique seulement aux écarts importants et persistants.

Dans le cas de Bonneville, une particularité de la structure tarifaire définit précisément le niveau de divergences cumulatives au-delà desquelles s'appliquent les dispositions punitives.

Le RNCREQ adhère aux propos de son expert et soumet à la Régie que Bonneville et BCH sont deux cas de figure où la structure tarifaire pour le coût du service de compensation d'écart tient explicitement compte de la possibilité d'écarts persistants. Le RNCREQ invite le Transporteur à suivre l'un ou l'autre de ces deux approches, s'il trouve que la proposition du RNCREQ crée des possibilités d'arbitrage. D'ailleurs, ces exemples contribuent à démontrer que l'offre de HQP n'est ni raisonnable ni justifiée.

9.5. Plaidoirie du Transporteur

Le RNCREQ soumet qu'il est le seul, par la présente argumentation, à pouvoir affirmer de manière positive sa position et invite la Régie à considérer avec toute la prudence nécessaire les prétentions du Transporteur présentés lors de sa plaidoirie, relativement aux admissions, reconnaissances, acceptations et/ou à l'absence de contestations que son expert-témoin aurait fait sur quelque points que ce soit.

De façon non-exhaustive et, sans limiter ce qui précède, le RNCREQ soumet que le Transporteur a erré ou extrapolé la position de l'intervenant sur plusieurs éléments de la preuve portant sur ce sujet.

Le RNCREQ réfute, notamment, les affirmations faites en plaidoirie par le Transporteur et référencées dans son argumentation écrite sous les paragraphes :

- Par. 67 i)
- Par. 70
- Par. 73 e)
- Par.74 c)
- Par. 92 et 93
- Par. 118
- Par. 122-123

Le RNCREQ ne reprendra pas point par point les prétentions du Transporteur, mais incite plutôt la Régie à considérer la présente argumentation comme étant le reflet exact de sa position.

D'ailleurs, il réfère la Régie à l'intégralité d'un passage du témoignage de M. Raphals, répondant à une question du banc, par Mme Gervais, où celui-ci exprime bien l'essence de sa position, à laquelle le RNCREQ adhère entièrement, et qui peut être résumé ainsi.

• Voir : NS, vol. 17, 18 février, p.178 à 193

- i. Trois grandes façons de concevoir la structure tarifaire peuvent être envisagées pour établir le coût du service de compensation d'écart :
 - Déterminer un prix fixe aux fins du prix incrémentiel et décrémental (D-2006-066)
 - Utiliser une structure tarifaire qui se base sur un prix du marché (D-2009-015)
 - Proposer une structure tarifaire justifiée en fonction de la notion d'un coût d'opportunité du fournisseur du service (Proposition du Transporteur)

- ii. La recommandation de l'expert Raphals dans son rapport reflétait la décision D-2009-015 de la Régie en phase 1 du présent dossier en apportant des modifications à la proposition du Transporteur afin qu'elle présente une structure tarifaire basée sur les prix horaire des marchés limitrophes.

- iii. La structure tarifaire proposée par le Transporteur se justifie plutôt en relation avec la notion d'un coût d'opportunité du fournisseur de service. Cette formule, que la FERC considère admissible lorsque justifiée, implique de se pencher sur la détermination du coût d'opportunité de HQP. Elle implique également que le Transporteur fasse la démonstration, en preuve, du calcul de ce coût et des données sur

lesquelles il se base afin de juger si ce coût est justifié et encouru, ce qui n'est pas le cas en l'espèce ²¹:

« Alors, si on veut vraiment aller vers une estimation du coût d'opportunité et si on veut une estimation du coût d'opportunité qui est justifié devant le régulateur, comme on est tous d'accord qu'ultimement c'est vous autres... c'est vous qui devez juger si cela est juste, ça prendrait une preuve qui est... qu'on n'a certainement pas et il me semble peu probable qu'on aura. Et dans cette idée d'estimer le coût d'opportunité d'Hydro-Québec Production, je pense que ça nous dépasse. Ce n'est pas vraiment une option réaliste. »

- iv.** Les tarifs de Bonneville et de BCH sont des exemples, quant à eux, de structures tarifaires basées sur les prix du marché mais qui présentent des incitatifs plus coercitifs qui induisent d'autant le respect des programmes. Par ailleurs, BPA a créé un tarif spécifique pour les clients qui génèrent des « persistant deviation » qui réduisent d'autant les risques d'arbitrage.

10. Autres services complémentaires

L'expert Raphals s'est interrogé sur les conséquences de la mise en œuvre des modifications demandées par le Transporteur. Il conclut que, dans la mesure où le Transporteur « *acquiert l'ensemble de ses services complémentaires d'HQP, la modification proposée risque de n'avoir aucune conséquence réelle.* »

Le RNCREQ abonde dans le même sens et fait sienne la recommandation de son expert quant à la pertinence pour la Régie de se pencher dans l'avenir sur la fourniture des services complémentaires. Bien qu'il ne formule pas d'objection formelle aux modifications demandées par le Transporteur aux Annexes 2, 3, 6 et 7 de ses TC, il soumet que, devant l'in vraisemblance de la moindre incidence des modifications sur la fourniture des services complémentaires, il recommande donc que la Régie examine toute la question de la fourniture des services complémentaires avant de se prononcer sur les présentes demandes de modifications.

²¹ NS, vol.17, 18 février, p.187-188

11. Priorité de renouvellement

Dans l'Ord. 890, la FERC modifie son *pro forma OATT* pour faire en sorte que l'exercice d'un droit de renouvellement ou de préemption soit limité aux clients ayant un contrat d'une durée d'au moins cinq (5) ans. HQT propose de faire les modifications correspondantes à ses *Tarifs et conditions*.

Le RNCREQ retient du rapport de son expert que, la modification portant sur la durée de la convention requise pour bénéficier d'un droit de renouvellement est justifiée

« Nous partageons l'avis du Transporteur qu'il y a lieu de retenir la modification proposée par la FERC. D'une part, le droit de renouvellement en vertu des dispositions existantes effectivement crée des obligations non justifiées auprès du Transporteur. D'autre part, il empêche les autres participants d'avoir accès à ces capacités jusqu'à la dernière minute. »²²

Il recommande donc à la Régie d'approuver la modification proposée dans la première phrase de l'art. 2.2. Toutefois, le RNCREQ ne formule pas de recommandations concernant les autres modifications proposées pour cette disposition.

12. Désignation des ressources en réseau – Justification et suppression

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. Le RNCREQ fait siennes l'argumentation et les conclusions de UC sur ce sujet. Il y réfère la Régie

²² C-3-58, rapport de Philip Raphals, p.42 de 92

13. Conclusions et recommandations

I. Introduction

UC et le RNCREQ soumettent que, de par les qualités et connaissances mentionnées ci-dessus, M. Philip Raphals est l'expert possédant le plus haut degré de crédibilité en ce qui concerne les sujets traités dans le présent dossier. UC et le RNCREQ demandent à la Régie de tenir compte de ces faits lorsqu'elle devra rendre une décision dans le cadre de sujets où il y a eu témoignages contradictoires.

UC et Le RNCREQ soumettent qu'ils sont les seuls, par la présente argumentation, à pouvoir affirmer de manière positive leurs positions et invitent la Régie considérer avec prudence les prétentions du Transporteur présentées lors de sa plaidoirie, relativement aux admissions, reconnaissances, acceptations et/ou à l'absence de contestations que l'expert, M. Raphals, aurait fait sur quelques points que ce soit.

UC et le RNCREQ ne reprendront pas point par point les prétentions du Transporteur. Ils soulignent que la Régie a pris connaissance de la totalité de la preuve et des témoignages. Ils invitent la Régie à faire preuve de retenue et à ne pas prendre pour avérées les prétentions du Transporteur relativement à leurs positions dans ce dossier.

UC et le RNCREQ soulignent donc à la Régie que le reflet exact de leurs positions, conclusions et recommandations est contenu aux rapports de M. Raphals, dans son témoignage en audience et dans la présente argumentation.

II. Contexte réglementaire

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. **Le RNCREQ fait siennes les conclusions de UC sur ce sujet et y réfère la Régie.**

III. Calcul de la capacité de transfert disponible

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. **Le RNCREQ fait siennes les conclusions de UC sur ce sujet et y réfère la Régie.**

IV. Cession de revente de capacité

Pour le RNCREQ, les constats présentés dans sa preuve et dans son argumentation règlent la question de la nécessité d'effectuer des modifications aux articles 23.1 à 23.3. Si le contexte québécois n'exige pas cette modification, si la situation actuelle n'engendre pas de conflit de réciprocité ou de comparabilité qui exigerait de se conformer aux ordonnances de la FERC, il n'y a pas lieu d'autoriser ces modifications. De plus, **le RNCREQ est d'avis que le Transporteur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve en ce qui concerne sa demande de modification aux articles 23.1 à 23.3 et recommande à la Régie de ne pas autoriser ces modifications.**

V. Processus de planification des installations de transport

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. **Le RNCREQ fait siennes les conclusions de UC sur ce sujet et y réfère la Régie.**

VI. Service d'écart de réception et de livraison

Le RNCREQ souligne que la Régie dans la décision D-2009-015 retient une structure tarifaire respectant les particularités du marché québécois, reflétant les prix du marché, dont l'effet dissuasif ne serait ni indu ni excessif, tout en maintenant un traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujetti.

Avec égards, le RNCREQ soutient que dans ce dossier le fardeau de la preuve repose sur le Transporteur, qui demande des modifications aux Tarifs et conditions, en invoquant notamment une adéquation aux ordonnances de la FERC.

Pour le RNCREQ, la proposition du Transporteur comporte encore un caractère doublement punitif, et ainsi ne respecte ni la décision de la Régie D-2009-015, ni les exigences de la FERC.

Le RNCREQ soutient que la proposition du Transporteur comporte un caractère punitif important à l'égard des producteurs intermittents, ce qui va à l'encontre des exigences de la FERC et aussi à l'encontre de l'intérêt public dans le contexte du Québec. Cette proposition reflète l'acceptation d'une offre de fourniture de service du Producteur, une entité affiliée, qui n'est ni raisonnable, ni justifiée.

Le RNCREQ considère cependant que le Transporteur est tenu de modifier les dispositions de sa structure tarifaire pour la fourniture du SCE, à tout le moins pour l'Annexe 4, pour se conformer aux exigences de la FERC en matière de comparabilité. Il est également d'avis que l'annexe 5 n'a aucune application au Québec, et que ce faisant, elle pourrait être simplement abolie, sans autres effets sur sa tarification au Québec ou ses désirs de comparabilité vis-à-vis la FERC.

La proposition contenue au rapport de l'expert Raphals quant à l'utilisation de la définition des coûts incrémentiels proposé pour la tranche 1 pour toutes les tranches du tarif modifierait la proposition du Transporteur, respectant ainsi la décision de la Régie et les exigences de la FERC.

Pour le RNCREQ, la capacité de stockage du Producteur ne peut, à elle seule, justifier la prétention du Producteur qu'il pourrait obtenir ces prix (coûts d'opportunité proposés) pour l'énergie qu'il fournira pour le service de compensation d'écarts s'il l'avait vendu sur le marché.

Le RNCREQ est d'avis et juge que le Transporteur ne s'est pas déchargé du fardeau de mettre en preuve la justification du coût d'opportunité tel que libellé et n'a pas démontré le caractère raisonnable de cette proposition.

Le RNCREQ soutient qu'il n'y a aucune preuve au dossier pour démontrer que les prix proposés – notamment les prix de 100\$ et de 0\$ le MWh – sont les meilleures estimations des coûts d'opportunité du Producteur.

Même si l'on accepte la possibilité de justifier un tarif en fonction des coûts d'opportunité, le rappel par M. Raphals du témoignage de M. Mark Jaccard sur le coût complet démontre qu'il n'y a pas de preuve au dossier qui quantifie ni justifie une estimation quelconque du coût d'opportunité, tel que proposé par le Transporteur et reflétant l'offre du Producteur, à l'effet qu'il permettrait d'obtenir un « traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti.

Pour le RNCREQ, la Régie doit se baser sur les critères objectifs qu'elle a reconnus dans sa décision pour établir le cadre réglementaire et tarifaire du

SCE, sans le moduler pour répondre aux exigences d'un fournisseur actuellement en situation monopolistique et dont les intérêts corporatifs sont liés au Transporteur.

Il appartient à la Régie, à titre d'organisme régulateur, de déterminer le cadre réglementaire. Le Transporteur doit s'y conformer et négocier avec les tierces parties, qu'elles lui soient affiliées ou non, des ententes lui permettant de se conformer audit cadre réglementaire établi par l'organisme régulateur.

Le RNCREQ considère donc que le tarif proposé par le Transporteur pour l'Annexe 4 est inacceptable et devrait être rejeté par la Régie. Il est également d'avis que l'annexe 5 n'a aucune application au Québec, et que ce faisant, elle pourrait être simplement abolie, sans autres effets sur sa tarification au Québec ou ses devoirs de comparabilité vis-à-vis la FERC.

Le RNCREQ soumet également que, dans la mesure où la Régie devait déroger à la décision D-2009-015 et reconnaître l'application d'un coût d'opportunité pour refléter les frais encourus par le fournisseur de service de compensation d'écart, la preuve au dossier n'a pas démontré le caractère raisonnable et justifié de la proposition du Transporteur.

À tout événement, il importe que la Régie incite fortement le Transporteur et HQP à reprendre les négociations afin d'opter pour une solution dont l'effet dissuasif ne soit ni indu ni excessif, tout en maintenant un traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti », tout en évitant les possibilités d'arbitrage. Le Transporteur pourrait ainsi soumettre nouvelle proposition à la Régie dans un prochain dossier, basée sur une éventuelle contre-offre justifiée du Producteur.

Le RNCREQ adhère aux propos de son expert et soumet à la Régie que Bonneville et BCH sont deux cas de figure où la structure tarifaire pour le coût du service de compensation d'écart tient explicitement compte de la possibilité d'écarts persistants. Le RNCREQ invite le Transporteur à suivre l'un ou l'autre de ces deux approches, s'il trouve que la proposition du RNCREQ crée des possibilités d'arbitrage. D'ailleurs, ces exemples contribuent à démontrer que l'offre de HQP n'est ni raisonnable ni justifiée.

Le RNCREQ demande à la Régie de retenir les propositions contenues au rapport de l'expert Raphals et d'ordonner au Transporteur de s'y conformer;

VII. Autres services complémentaires

Le RNCREQ abonde dans le même sens et fait sienne la recommandation de son expert quant à la pertinence pour la Régie de se pencher dans l'avenir sur la fourniture des services complémentaires. Bien qu'il ne formule pas d'objection formelle aux modifications demandées par le Transporteur aux Annexes 2, 3, 6 et 7 de ses TC, il soumet que, devant l'in vraisemblance de la moindre incidence des modifications sur la fourniture des services complémentaires, **il recommande donc que la Régie examine toute la question de la fourniture des services complémentaires avant de se prononcer sur les présentes demandes de modifications.**

VIII. Priorité de renouvellement

Le RNCREQ retient du rapport de son expert que la modification portant sur la durée de la convention requise pour bénéficier d'un droit de renouvellement est justifiée

Il recommande donc à la Régie d'approuver la modification proposée dans la première phrase de l'art. 2.2. Toutefois, le RNCREQ ne formule pas de recommandations concernant les autres modifications proposées pour cette disposition.

IX. Désignation des ressources en réseau

Ce sujet a été traité par UC dans son argumentation. **Le RNCREQ fait siennes les conclusions de UC sur ce sujet et y réfère la Régie.**

Le tout respectueusement soumis, le 4 juillet 2011



Annie Gariépy
Procureure du RNCREQ