

**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES
ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014**

DOSSIER : R-3823-2012

PREUVE DE

**ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING SEC
(EBM)**

**PRÉSENTÉE À LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

LE 22 OCTOBRE 2013

TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT	3
	2.1 L'établissement des tarifs 2013 et 2014	3
	2.2 La détermination des tarifs de transport et du taux de pertes de transport	3
III.	COMMERCIALISATION	7
	3.1 Les coupures de service du service de transport ferme	7
	3.2 La programmation variable aux 15 minutes.....	10
IV.	PLANIFICATION	11
	4.1 L'appendice K	11
	4.2 La pièce HQT-9.....	17
V.	CONCLUSION	17

I. INTRODUCTION

1. EBM soumet respectueusement à la Régie de l'énergie (ci-après la « Régie ») les éléments suivants à considérer dans le cadre de la demande de modification des tarifs d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014.

II. TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

2.1 L'établissement des tarifs 2013 et 2014

2. À la lumière du complément de preuve fourni par le Transporteur (HQT-13, document 1, p. 10), il appert que l'évolution des revenus requis et des besoins de transport a résulté en une diminution de 2,9 % du tarif annuel pour l'année 2013 ce qui justifie la demande de l'AQCIE/CIFQ initiée dans le présent dossier.
3. L'augmentation proposée par le Transporteur pour l'année 2014 est fonction notamment de la détermination du taux de rendement des capitaux propres à être débattue dans le dossier R-3842-2013. EBM juge que le tarif proposé pour l'année 2014 est élevé et s'en remet à la décision à être rendue dans le dossier R-3842-2013.

2.2 La détermination des tarifs de transport et du taux de pertes de transport

4. EBM est d'avis que la décision de la Régie de ne pas traiter de la politique d'ajouts dans le présent dossier n'empêche pas la Régie de considérer la question de la détermination des charges (soit la question de la tarification du service de transport et du taux de pertes de transport) que doivent assumer les clients pour l'utilisation du réseau de TransÉnergie.
5. En effet, l'impact des ajouts au réseau de transport est l'un des multiples facteurs qui affectent la détermination des tarifs de service de transport.
6. L'évolution de la croissance des besoins des différentes catégories de consommateurs peut aussi avoir une incidence sur la répartition de l'utilisation du réseau du Transporteur par ses clients. Les comportements de consommation de la charge locale et de la clientèle point-à-point évoluent à travers le temps.
7. La situation en 2013 est sûrement différente de celle de 2002, soit l'année où la Régie a pour la dernière fois fait l'examen de la détermination des tarifs à être payés par les différentes catégories de clients du Transporteur (D-2002-95).

8. Nous croyons que dans ce contexte, les clients point-à-point sont en droit de demander à la Régie d'actualiser l'analyse qui justifie la détermination des tarifs de transport. A titre d'exemple, EBM a pris connaissance de la preuve fournie par le Transporteur sur les taux d'utilisation mensuelle de son réseau par la charge locale¹.
9. À la lecture de ce tableau, nous notons une utilisation relative plus accrue des clients de la charge locale en période hivernale. Cette information parcellaire nous porte à croire que les équipements du Transporteur nécessaires pour répondre à cette demande hivernale sont relativement plus utilisés pour la desserte de la charge locale par opposition aux clients point-à-point.
10. Ce même tableau nous indique par ailleurs que le taux d'utilisation du réseau par la clientèle point-à-point est relativement plus important en période estivale où le système n'est pas utilisé à sa pleine capacité comme c'est le cas pour la pointe hivernale.
11. C'est dans ce contexte que nous avons demandé au Transporteur de nous fournir les taux de pertes moyens sur une base mensuelle.
12. L'objectif de cette demande était de valider notre hypothèse à l'effet que les taux de pertes en période hivernale étaient plus importants qu'en période estivale.
13. Malheureusement, le Transporteur a refusé de répondre à notre demande, ce qui limite l'analyse que nous aurions aimé produire dans le cadre de la présente preuve et nous y reviendrons un peu plus loin sous ce titre.
14. EBM aimerait aussi informer la Régie que l'étude de la détermination des tarifs de transport a fait l'objet d'un débat à la Commission de l'énergie de l'Ontario (CEO). En effet, lors de la cause tarifaire d'Hydro-One qui a eu lieu en 2012 et en 2013 (EB-2012-0031), la CEO a demandé à l'Independent Electricity System Operator (IESO) de produire une analyse sur l'impact économique pour l'Ontario d'avoir divers tarifs de transport pour les clients point-à-point (Export transmission service).
15. Plus précisément, l'IESO devait analyser l'impact économique pour les consommateurs et les producteurs ainsi que pour l'ensemble de l'Ontario, d'imposer différents tarifs de transport pour les clients point-à-point. Les clients point-à-point sont ceux qui utilisent les interconnexions pour des transactions d'exportation ou pour exécuter des transactions de passage. Les tarifs étudiés étaient les suivants :
 - Élimination complète de tarif : 0\$/MWh
 - Statu quo : 2\$/MWh
 - Coût moyen du réseau de : 5.80\$/MWh
 - Combinaison de tarifs A:
 - o Tarif pour la période de pointe: 5.80\$/MWh

¹ Dossier R-3823-2012, HQT-9, Document 1, p. 1 15, tableau 2

- o Tarif pour la période hors pointe: 0\$/MWh
 - Combinaison de tarif B:
 - o Tarif pour la période de pointe: 3.5\$/MWh
 - o Tarif pour la période hors pointe: 1\$/MWh
16. Le rapport d'expertise déposé en preuve par l'IESO démontrait un avantage pour la province de l'Ontario lorsqu'il y avait élimination complète du tarif (0\$/MWh). Cette position a été supportée par plusieurs autres intervenants dont EBM. Toutefois, d'autres intervenants ont préconisé une hausse de tarif équivalente au coût moyen du réseau soit 5.8\$/MWh. Le coût moyen du réseau est équivalent au tarif imposé par TransÉnergie à ses clients. Finalement, Hydro-Québec Marketing (HQM) a proposé de conserver le tarif à 2\$/MWh jusqu'à la production d'une analyse de causalité des coûts².
17. Dans sa décision rendue la 6 juin 2013³, la CEO a retenu la proposition d'HQM et a décidé de conserver le tarif de transport pour les clients point-à-point à 2\$/MWh et a demandé à Hydro-One de procéder à une étude de causalité des coûts afin de déterminer les tarifs des clients point-à-point pour la prochaine cause tarifaire qui aura lieu en 2014.
18. Selon la CEO, la preuve au dossier n'était pas suffisante pour qu'elle puisse statuer sur un tarif pour les clients point-à-point et seule une étude détaillée de causalité des coûts pourrait justifier une modification du tarif de transport point-à-point.
19. EBM est d'avis que la Régie devrait actualiser la détermination des tarifs timbre poste pour les différentes catégories de clients du Transporteur. Cette évaluation ne devrait pas se limiter à l'étude des enjeux associés aux ajouts au réseau.
20. Tel que mentionné ci-dessus, l'évolution de l'utilisation du réseau devrait aussi faire partie du débat. Cette analyse devrait être équivalente à celle demandée par la CEO afin de s'assurer que les clients de transport point-à-point et ceux de la charge locale paient le juste prix pour le service de transport qu'ils reçoivent et aient un traitement similaire aux clients des réseaux voisins. EBM suggère que cette analyse soit faite lors du prochain dossier tarifaire.
21. Quant à la question du taux de pertes de transport qui devrait aussi être déterminée en fonction de l'utilisation réelle par catégories de clients tel qu'indiqué précédemment, EBM a demandé en demande de renseignements au Transporteur les valeurs mensuelles moyennes en pourcentage du niveau des pertes sur le réseau pour la charge locale et pour le réseau global.

2

http://www.rds.ontarioenergyboard.ca/webdrawer/webdrawer.dll/webdrawer/rec/365764/view/HQEM_Intv%20EVD_HONI_20121001.PDF

3

http://www.rds.ontarioenergyboard.ca/webdrawer/webdrawer.dll/webdrawer/rec/398909/view/dec_order_Hydro%20One%20ETS%20Issue_20130606.PDF

22. Nous avons expliqué plus haut pourquoi nous jugeons que cette information est pertinente.
23. Le Transporteur a refusé de répondre à cette demande notamment en indiquant que la Régie aurait prescrit, dans sa décision D-2009-015, la méthode de calcul du taux de pertes qui est appliquée dans le cadre des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (ci-après les « Tarifs et conditions »).
24. Dans cette décision D-2009-015 la Régie conclut ce qui suit à la page 97:

« En conséquence, la Régie fixe le taux des pertes de transport à un taux égal à la moyenne des trois dernières années des pertes réelles. Les pertes réelles annuelles doivent être calculées à deux décimales. Le taux moyen est arrondi à une décimale.

Pour l'année témoin 2009, le facteur applicable de pertes de transport est donc de 5,3 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison.

La Régie demande au Transporteur d'ajuster le texte des Tarifs et conditions en conséquence. »

25. Or, en fonction de cette décision, il appert qu'il n'y a pas eu de véritable débat de fond sur la méthode de calcul ni à savoir si celle-ci représentait une répartition adéquate en fonction de l'utilisation réelle du réseau par ses différents utilisateurs dont d'une part la charge locale et d'autre part les clients du service de transport de point-à-point.
26. Nous demandons donc que la Régie somme le Transporteur de répondre à nos questions pour que nous puissions faire des représentations sur cette question dans le cadre de la présente cause tarifaire. Subsidiairement, en lien avec la question de la détermination de tarifs justes et équitables pour chaque catégorie d'utilisateurs nous requérons que la Régie mette ce sujet à l'ordre du jour pour la prochaine cause tarifaire.
27. À ce titre, il est important de mentionner que dans le cadre du dossier R-3738-2010, lorsqu'il a été question de la proposition du Transporteur de modifier la Politique d'ajouts (enlèvement de la contribution du Distributeur), EBM a alors soulevé que la notion du tarif unique devait être revue (D-2011-039 par. 395 et 396).
28. La Régie avait alors conclu comme suit dans le cadre de ce dossier (D-2011-039) :

« [426] Le Transporteur soumet qu'il est nécessaire que les tarifs de transport reflètent la juste valeur de ses actifs. En 2002, la Régie a précisément considéré comme étant juste, dans le contexte où un même tarif unitaire était appliqué au service pour l'alimentation de la charge locale et aux clients de point à point, d'adopter, par une contribution des clients, une mesure permettant d'éviter que le Transporteur ne reflète, au tarif unique, tous les coûts associés à la desserte de la charge locale et vice versa. Cet argument du Transporteur ne règle donc en rien les questions liées au concept de neutralité tarifaire.

[427] À cet égard et comme relaté plus haut, EBM soumet que, si l'avenue proposée par le Transporteur devait être envisagée, il y aurait lieu de revoir la notion de tarif unique pour le service d'alimentation de la charge locale et pour le service de point à point.

[428] Finalement, le Transporteur soumet que le fondement même de la réglementation économique réside en la « faculté d'adaptation » aux nouvelles situations. La Régie est d'accord avec ce principe mais ne voit rien dans la preuve et les arguments du Transporteur démontrant, de façon convaincante, quel problème important lui cause l'application du concept de neutralité tarifaire et qui nécessiterait une telle adaptation.

[429] Par ailleurs, la Régie est d'avis que les dispositions tarifaires énoncées dans la politique d'ajouts du Transporteur et les autres dispositions des Tarifs et conditions, approuvées dans la décision D-2002-95, font partie d'un ensemble cohérent. Dans l'éventualité où il serait justifié d'adapter cette politique à un contexte particulier, la Régie est d'avis que cette adaptation ne devrait pas se limiter à modifier une de ces composantes sans évaluer l'impact de cette modification sur la cohérence de l'ensemble des dispositions tarifaires en vigueur. La preuve soumise par le Transporteur, à cet égard, n'est pas convaincante.

[430] **Pour tous ces motifs, la Régie rejette la demande de modification de la politique d'ajouts soumise par le Transporteur. »**

(Nos soulignés)

29. Les éléments soulevés par EBM dans la présente cause tarifaire en matière de tarification et de taux de pertes de transport s'inscrivent dans la même lignée que les représentations effectuées par EBM dans le dossier R-3738-2010 afin que les utilisateurs du service de transport de point-à-point paient un tarif juste et raisonnable (article 49, al. 6 et 7 de la Loi).

III. COMMERCIALISATION

3.1 Les coupures de service du service de transport ferme

30. Du 3 au 6 juillet 2013, le transport ferme sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE a subi des coupures totales. Plus précisément, les coupures de service qui ont impacté EBM ont été réparties de la façon suivante :

DATES	HEURES DES COUPURES
3 juillet 2013	17 à 21 inclusivement
4 juillet 2013	13 à 24 inclusivement
5 juillet 2013	1 à 24 inclusivement
6 juillet 2013	1 à 21 inclusivement

31. Suite aux échanges entre EBM et le Transporteur, il s'avère, aux dires du Transporteur, que ces coupures seraient liées aux feux de forêt dans le nord du Québec. Toutefois, aucune autre information n'a été rendue publique du côté québécois pour expliquer les causes et les moyens de gestion de ces événements.
32. Pourtant, nous avons obtenu plus de détails sur les événements du 3 juillet 2013 en consultant un document qui a été rendu public par le ISO New-England.
33. En effet, l'ISO-NE affiche sur son site web le contenu d'une présentation sur les événements du 3 juillet 2013 qui a été discutée au NEPOOL Participant Committee le 2 août 2013⁴. Selon le document discuté lors de cette rencontre, voici certaines des conséquences des événements du 3 juillet 2013 :
- « (...) • Multiple transmission line trips coupled with losses of generation, load and exports*
- Four transmission lines tripped*
- Approximately 2,900 MW of Quebec generation rejected Special Protection Scheme*
- Approximately 3,500 MW of Quebec load tripped »*
34. L'information discutée lors de cette rencontre est associée aux événements du 3 juillet 2013 uniquement. L'information concernant les moyens de gestion pendant les jours suivants ces événements, soit du 4 au 6 juillet, n'est toujours pas disponible.
35. EBM est particulièrement intéressée à savoir quels sont les mécanismes décisionnels ayant mené aux coupures à 100% du transport ferme point-à-point sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE et ce, sur toute la période du 3 au 6 juillet 2013. Il est important de faire la distinction entre les événements initiaux du 3 juillet 2013 et les décisions de gestion qui ont été prises par la suite incluant notamment les journées des 4, 5 et 6 juillet 2013.
36. EBM a subi des pertes d'opportunité importantes ainsi que des pertes associées aux pénalités liées au non-respect des divers engagements commerciaux.
37. Il est primordial que le Transporteur fournisse toute l'information pertinente à ces coupures ainsi que les règles de gestion pour ce type d'événement. Les clients point-à-point doivent connaître les risques de coupures auxquels ils doivent faire face lors d'événements qui affectent le réseau. Plus précisément, le Transporteur doit informer sa clientèle sur le processus décisionnel concernant l'application des procédures de délestage et ce, en conformité avec les Tarifs et conditions. Il est aussi important de bien comprendre les raisons qui justifient le délestage de la charge et les coupures aux

⁴ http://sandbox.iso-ne.com/committees/comm_wkgrps/prtcpnts_comm/prtcpnts/mtrls/2013/aug22013/coo_report_aug_2013.pdf

interconnexions. De plus, il est important de faire la distinction entre les mesures de gestion nécessaires pour répondre au besoin d'alimentation de la charge locale et les mesures de gestion pour répondre aux exigences de fiabilité du réseau de transport. Le Transporteur ne peut invoquer des mesures d'urgence quand ce qui est requis est véritablement l'alimentation de la charge locale et il ne peut pour se faire utiliser les coupures de clients de service de transport point-à-point.

38. La Régie devrait s'assurer que le Transporteur favorise une plus grande communication avec ses clients point-à-point pour la gestion de son réseau surtout quand ses moyens de gestion peuvent clairement les impacter. De plus, la Régie devrait s'assurer que le Transporteur soit transparent dans ses mécanismes décisionnels pouvant affecter la qualité du service de transport point-à-point.
39. Dans d'autres juridictions⁵, les procédures suivies lors de coupures sont facilement accessibles aux clients. Dans sa réponse à nos demandes de renseignements (HQT-14, document 4, R5.1), le Transporteur indique que l'action de délestage est encadrée par des procédures d'exploitation et de priorisation sans par ailleurs les produire. Nous nous interrogeons quant à la possibilité que ces procédures équivalent au « Guide to Business Practices for Hydro-Québec TransÉnergie Transmission Services ». S'il ne s'agit pas des mêmes documents, nous demandons que le Transporteur nous fournisse copie des procédures auxquelles il a fait référence dans ces réponses aux demandes de renseignements et nous indique spécifiquement ce dont il a tenu compte pour prendre ces décisions de délestage.
40. Ainsi, contrairement à la position exprimée par le Transporteur, nous sommes d'avis que ces sujets doivent être traités dans le cadre d'une cause tarifaire.
41. Dans sa lettre du 16 octobre 2013 (C-HQT-0079) en réponse à notre lettre à la Régie du 15 octobre 2013 (pièce C-EBM-012) sommant le Transporteur de répondre à nos demandes de renseignements sur le sujet des coupures de juillet 2013, le Transporteur indique que le processus de planification se poursuivra et pourra tenir compte de ces événements « *en fonction du résultat des analyses en cours* ». Il ajoute :
- « Tous les clients du Transporteur seront informés de la planification du réseau dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport et pourront participer aux rencontres. »*
42. Nous prenons acte de la volonté du Transporteur de bien vouloir permettre les échanges et la discussion ouverte relativement à ces événements dans le cadre d'une rencontre future de planification découlant de l'Appendice K des Tarifs et conditions.

⁵ *PJM* - PJM Emergency Procedures Terms
<http://www.pjm.com/about-pjm/~media/CFD5F5AD7B374BA7907E99BE1EDC98AE.ashx>;
NV Energy - Transmission Curtailment Policy
http://www.oasis.oati.com/SPPC/SPPCdocs/Transmission_Curtailment_Policy_V3_Posted_Final.pdf; BC
Hydro – Curtailments
<http://transmission.bchydro.com/NR/rdonlyres/6CFD3BFA-6056-4979-BB06-832CF8717797/0/CurtailmentsAugust82012.pdf>

43. Néanmoins, puisque c'est le Transporteur qui décide de la date de ces rencontres et du nombre de rencontres (au moins une par année HQT-14, document 4, R14.2) alors que dans le cadre d'une cause tarifaire il est question de planification du réseau de transport, de fiabilité du réseau de transport et de satisfaction de la clientèle, nous estimons que ce sujet, contrairement aux prétentions du Transporteur est des plus pertinents dans le cadre d'une cause tarifaire telle que celle présentement en cours.
44. Ces événements n'ont pas touché seulement EBM à titre de client du service de transport mais aussi l'ensemble de la clientèle et il est important que le Transporteur fournisse l'information dont il dispose déjà présentement.
45. Dans le cadre de notre demande de renseignements (C-EBM-010), nous avons demandé ce qui suit :

« 4.2 Veuillez indiquer si la planification du réseau sera influencée par les événements de juillet 2013 (voir référence ii). Si oui, veuillez indiquer si les clients impactés, incluant les clients point-à-point, seront impliqués dans le processus de planification. Le cas échéant, veuillez indiquer comment les clients impactés seront impliqués.

4.3 Veuillez indiquer si le "event analysis" mentionné à la référence ii) est terminé. Si oui, s.v.p. en fournir une copie. »

46. Le Transporteur a refusé de nous fournir le document intitulé « event analysis » en prétextant que ce rapport n'était pas terminé et que ce type de rapport n'était pas rendu public.
47. Or, selon un reportage effectué par le journaliste de TVA, M. Morin⁶, celui-ci fait référence à un rapport remis au NERC et nous demandons donc d'avoir accès à ce document précis en attente des autres documents qu'HQT est à préparer relativement à ces événements. Nous sommes d'avis que s'il existe des obligations de confidentialité le Transporteur devrait clairement les formuler (c'est-à-dire en faisant référence aux documents spécifiques y faisant état) et permettre un débat sur cette objection à fournir les informations. Tel qu'indiqué dans notre correspondance du 15 octobre 2013 (C-EBM-012) de façon subsidiaire, nous serions disposés à signer une entente de confidentialité pour nous permettre d'avoir accès à ces différents documents.

3.2 La programmation variable aux 15 minutes

48. Suite à la demande de la Régie dans la décision D-2012-059, le Transporteur a fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes mis en place à l'interconnexion MASS en collaboration avec le New York Independent System Operator Inc. (« NYISO »). (HQT-10, document 1, p. 5).

⁶ <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2013/10/20131004-200546.html>

49. En réponse à une demande de renseignements de la Régie (HQT-14, document 1) concernant les conclusions tirées de ce projet-pilote et la possibilité pour le Transporteur d'offrir cette programmation variable à plus grande échelle, celui-ci répondait comme suit :

« **R29.1**

Le Transporteur et le NYISO voulaient vérifier la faisabilité d'une variation intra-horaire des programmes à l'interconnexion MASS et ce, sous diverses conditions. Ces variations répondent à un besoin à la fois des producteurs au Québec et du NYISO d'obtenir des variations de transit plus fréquentes durant l'heure. La plage utilisée pour les programmes intra-horaires est de 0 à 400 MW mais cette plage n'est pas exclusivement réservée à ces programmes. La capacité effectivement utilisée est d'environ 200 MW.

Le Transporteur est ouvert à étendre la programmation intra-horaire à d'autres interconnexions mais n'a pas de projet en cours ou à venir à cet effet pour l'instant. »

(Nos soulignés)

50. À titre de responsable de la commercialisation des services de transport à l'ensemble de la clientèle, le Transporteur devrait, selon nous, faire les démarches requises pour susciter l'implantation de cette programmation variable avec les autres interconnexions. La Régie devrait inciter le Transporteur à initier des discussions avec les autres réseaux voisins pour mettre en place des programmes similaires de transactions variables aux 15 minutes durant l'heure.
51. Dans sa réponse à la demande de renseignements de la Régie, le Transporteur explique le mécanisme mis en place au niveau des exportations mais il y aurait lieu pour le Transporteur d'indiquer comment cette programmation variable peut également être utilisée en mode import, soit du côté de New York vers le Québec.

IV. PLANIFICATION

4.1 L'appendice K

52. Dans sa décision D-2013-145, la Régie a indiqué qu'elle ne voulait pas revenir dans la présente cause sur le texte de l'Appendice K des Tarifs et conditions. Elle a, par ailleurs, permis d'entendre les parties quant au respect (ou non) par le Transporteur de la décision D-2012-010 relativement à l'Appendice K.
53. EBM est d'avis que le Transporteur n'a pas respecté les objectifs de la décision D-2012-010 quant à la mise en place d'un véritable processus de planification avec les parties intéressées.

54. Nous croyons que la rencontre du 7 juin 2013 qui devait avoir pour objectif de fournir un mécanisme d'information et d'échanges dans le cadre d'une démarche ouverte et transparente « favorisant l'élaboration de solutions complètes avec le développement optimal du réseau de transport » (D-2012-010 par. 322) est bien loin du compte.
55. Nous prenons acte de l'intention du Transporteur de « préciser les modalités pertinentes à celles-ci en fonction, entre autres, des commentaires et questions des participants » mais les insatisfactions à l'égard du processus initié sont bien plus fondamentales que ce que laisse présager la position du Transporteur (HQT-14, document 7 p.3).
56. Nous sommes donc en désaccord avec la lecture que fait le Transporteur de la décision D-2013-145 lorsqu'il répond à NLH que le présent dossier n'est pas le forum approprié pour traiter de la présentation effectuée en juin dernier, du processus de planification qui y a été présenté ou du processus de planification et d'échanges que le Transporteur est à mettre en œuvre.
57. Au contraire, la rencontre du 7 juin 2013 mise en lumière avec la décision D-2012-010 démontre que ce qui était attendu n'a pas été atteint (HQT-14, document 7 p.3).
58. Il y a lieu de rappeler certains des éléments fondamentaux de la décision D-2012-010 qui a mené à l'adoption d'un Appendice K aux Tarifs et conditions.
59. La Régie a tout d'abord confirmé que l'objectif de la FERC par l'Appendice K était d'assurer un traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble des clients dans leur accès au réseau en ces termes :

« [303] Néanmoins, la Régie juge que l'objectif de la FERC d'assurer une protection suffisante contre les risques de discrimination indue en matière de planification des réseaux de transport mérite une attention particulière, en raison, d'une part, du caractère monopolistique des activités de transport d'électricité au Québec et, d'autre part, de la présence d'affiliées dans les secteurs de la distribution et du marché de gros de l'électricité.

[304] La Régie réitère l'objectif fondamental d'assurer le traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble des clients dans leur accès au réseau, objectif qu'elle a énoncé à plusieurs reprises dans ses décisions. À cette fin, la Régie a adopté, au fil des ans, divers outils réglementaires, dont le texte des Tarifs et conditions, lequel inclut une partie IV portant sur les conditions applicables à la desserte de la charge locale au Québec et un appendice J portant sur la politique d'ajouts au réseau. Ces outils comprennent également le système OASIS, le code de conduite du Transporteur ainsi que le processus de traitement des plaintes des clients du réseau de transport. »

(Nos soulignés)

60. La Régie a reconnu l'importance de mettre en place un processus d'échanges et d'information en temps opportun afin que celui-ci puisse en tenir compte dans son exercice de planification :

« [313] La Régie retient, toutefois, le besoin exprimé par certains intervenants, notamment les clients du Transporteur, à l'effet de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification. Ces intrants comprennent, entre autres, les critères de conception utilisés, les méthodologies employées pour la planification du réseau et dans la réalisation des études d'impact, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins des clients.

[314] La Régie retient également que les clients souhaitent être impliqués en temps opportun dans un processus ouvert et transparent et ainsi avoir la possibilité de tenir des échanges significatifs avec le Transporteur préalablement à l'élaboration de sa planification.

[315] La Régie est d'avis que la mise en place d'un cadre d'échanges ouvert et consacré aux aspects liés à la planification du réseau est justifiée dans les circonstances. Par la présentation des plans d'évolution des actifs tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement prévu du réseau, ces échanges permettront une meilleure compréhension des solutions à moyen et long termes telles que les envisage le Transporteur.

[316] La mise en place d'un tel cadre d'échanges doit donner aux clients du service de transport l'opportunité de tenir des discussions en temps opportun avec le Transporteur lui permettant d'en tenir compte dans son exercice de planification. Ces échanges et discussions se tiendront dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire. »

(Nos soulignés)

61. La Régie conclut de la façon suivante :

« [319] La Régie s'attend à ce que ces rencontres se tiennent au moins une fois par année. **Le Transporteur devra faire rapport de ces rencontres à la Régie par le biais d'un suivi administratif annuel.**

[320] Bien que les objectifs recherchés par la mise en œuvre d'un processus d'information et d'échanges en lien avec la planification du réseau visent prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés limitrophes, ce processus pourra également être ouvert à la participation de groupes d'intérêt public, tels les associations de consommateurs et les groupes environnementaux.

(...)

[322] Considérant ce qui précède, la Régie demande au Transporteur d'ajouter au texte des Tarifs et conditions un appendice K intitulé « Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport », libellé comme suit :

« Le Transporteur doit mettre en œuvre un processus d'information et d'échanges sur la planification de son réseau avec l'ensemble de sa clientèle. Ce processus a pour objectif de permettre une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur et d'assurer une plus grande transparence dans l'élaboration de la planification de son réseau.

Le processus d'information et d'échanges doit comprendre des rencontres annuelles dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'informations favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport.

Le Transporteur doit faire rapport, une fois par année, à la Régie des rencontres tenues dans le cadre de ce processus. »

(Nos soulignés)

62. La simple lecture de la présentation du 7 juin 2013 (présentation des divisions d'Hydro-Québec, le mandat de la NERC, le rôle de la Régie, la description du réseau de transport, la description de son plan d'affaires, les étapes de la planification d'un projet etc...) et le résumé du contenu de la rencontre⁷ que le Transporteur a transmis à la Régie trois mois après la tenue de cette rencontre alors que la présente cause tarifaire était débutée montre qu'il ne s'agissait que d'une présentation fort générale du réseau de transport et de la vision de la planification par le Transporteur.
63. En effet, la rencontre du 7 juin ne consistait pas en un échange entre participants mais bien à une présentation sur le mécanisme de planification interne d'HQT.
64. En fait, mis-à-part la présentation très générale sur les nouvelles interconnexions dont nous faisons état plus loin, le reste de la présentation était une récapitulation de la preuve qu'HQT a fait dans le dossier R-3669 Phase 2.
65. Outre la portée de la rencontre du 7 juin dernier, il y a lieu d'ajouter que le Transporteur aborde incorrectement ce processus de planification contrairement à ce qui a été décidé dans la décision D-2012-010. À ce sujet, il y a lieu de considérer les différentes réponses aux questions formulées par NLH qui démontrent l'interprétation erronée du Transporteur quant au processus visé par l'Appendice K (HQT-14, document 7 p.9 R6a à c, R7a à d) ou encore la présentation dont il est fait référence plus haut où l'on voit que l'élaboration des projets s'effectue selon les demandes de réservation de transport uniquement.
66. En effet, malgré l'introduction du processus de l'Appendice K, pour le Transporteur, l'analyse de la planification en ce qui a trait au développement de nouvelles lignes, s'effectue essentiellement à la lumière des demandes de service de transport qui ont été formulées en vertu des Tarifs et conditions et non en amont à ces demandes alors que l'un des objectifs formulés par la Régie est de favoriser « l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport. ».

⁷ http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/Suivis/Suivi_HQT_D-2012-010.html

67. Lors de cette rencontre du 7 juin 2013, le Transporteur a abordé en termes très généraux les projets de lignes Hertel-New-York et Des Cantons-New Hampshire.
68. Or, l'objectif de ces rencontres devait clairement être de permettre aux parties intéressées de pouvoir intervenir dans le processus avant que les modalités d'un projet soient déterminées en vue de rechercher la solution la plus optimale.
69. L'analyse du besoin de nouvelles lignes devrait faire partie du processus de planification de l'Appendice K. Lors de ces rencontres, les besoins de développement de nouveaux projets devraient être considérés par régions et par marchés interconnectés en considérant la solution maximale et la moins coûteuse.
70. EBM a constaté récemment en consultant le site OASIS, l'existence de deux nouveaux projets soit les études d'impact 170T (425 MW sur le chemin HQT-HIGH) et 171T (1 000 MW sur le chemin HQT et le nouveau chemin vers le Vermont (NECPE)).
71. Au moment de la préparation de ce texte, nous ne sommes pas en mesure de dire si le Transporteur connaissait ou non l'existence de ces projets avant la tenue de la rencontre du 7 juin 2013. Toutefois, dans le cadre du nouveau processus de planification mis en place, le Transporteur devrait contacter les entités visées par le processus de planification (par le biais d'une rencontre de planification conformément à l'Appendice K) afin d'inclure leurs commentaires, propositions ou ajouts avant de compléter le processus d'études d'impact pour chacun de ces projets.
72. Outre la question du développement de nouvelles lignes qui n'est pas conforme aux objectifs de la D-2012-010, nous soumettons que le Transporteur omet d'inclure dans sa planification ouverte résultant du processus de l'Appendice K, les besoins régionaux en croissance de la charge et en besoins en pérennité.
73. Lors de la rencontre du 7 juin 2013, les représentants d'EBM ont soulevé l'exemple d'un besoin régional et le fait que dans un tel cas, le Transporteur, en réponse, se limitait à la solution qu'est l'ajout d'équipements au réseau de transport.
74. EBM a alors suggéré que le Transporteur devrait utiliser le forum de l'Appendice K pour solliciter les solutions que pourraient offrir, par exemple, les producteurs situés dans la zone où un besoin régional avait été identifié.
75. À cela, le Transporteur a mentionné, que les solutions de type production se font en amont du processus de planification de l'Appendice K avec le Distributeur.
76. À cet argument, EBM répond que l'ensemble des solutions possibles pour répondre aux besoins de la zone de réglage devrait être discuté dans le cadre des rencontres qui découlent de l'Appendice K et non pas uniquement avec le Distributeur.

77. En fait, les rencontres de planification devraient être organisées par le Coordonnateur de la fiabilité d'Hydro-Québec car le Transporteur se trouve à être l'un des nombreux acteurs qui peuvent offrir des solutions pour répondre aux besoins du réseau. Le Coordonnateur de la fiabilité fait partie d'HQT (HQT-2, document 1, D-2007-95 et D-2011-132). La Régie devrait également y être conviée à titre d'observateur.
78. Tel que mentionné ci-dessus, un problème de congestion dans une région du réseau du Transporteur pourrait très bien être résolu par une solution autre que l'ajout d'équipements de transport (ex : le développement d'une nouvelle ligne) comme par exemple l'ajout de production supplémentaire. D'ailleurs, le Planning Advisory Committee du NEISO est organisé par l'ISO et non par les transporteurs.
79. Au Québec, le pendant du NEISO est le Coordonnateur de la fiabilité.
80. En considérant l'ensemble des besoins en transport de la zone de réglage (augmentation de la charge locale, demandes de réservation de transport, besoins de pérennité), le Coordonnateur pourrait alors convoquer dans le cadre de l'Appendice K, l'ensemble des acteurs pouvant jouer un rôle à l'égard de l'équilibre offre/demande dans les différentes régions de la zone de réglage du Québec (soit le Distributeur, le Transporteur, les producteurs, les industriels, les négociants, etc).
81. Nous estimons que le niveau d'échanges lors de ces rencontres devraient prévoir des discussions ouvertes et porter également sur les sujets suivants tels l'établissement d'une planification des retraits d'équipement de production, d'exploitation, de délestage de charge et de réductions comme il est fait par le comité technique entre le Transporteur et le Distributeur en vertu de l'article 43.3 des Tarifs et conditions.
82. A titre d'exemple, BC Hydro a développé un processus de planification ouvert qui inclut l'ensemble des besoins de leur réseau. Vous trouverez toute l'information disponible en utilisant le lien web suivant : http://www.bchydro.com/energy-in-bc/our_system/transmission_system/transmission_plan.html.
83. Un autre exemple où le processus de planification offre une grande quantité d'information est celui offert par PJM. En effet, en consultant le lien web suivant, il est possible de trouver des données très détaillées : <http://www.pjm.com/planning.aspx>, voir également le Regional Transmission Expansion Plan <http://www.pjm.com/documents/reports/rtep-documents/2012-rtep.aspx>.
84. Du point de vue de la logistique, le Transporteur devrait tenir des minutes de ces réunions, partager les informations relatives à ces rencontres sur son site web et permettre à l'avance aux participants de fournir leurs commentaires et ajouts à l'ordre du jour de ces rencontres.

4.2 La pièce HQT-9

85. Le Transporteur produit la pièce HQT-9, document 1 au soutien de sa preuve en matière de planification du réseau de transport. Au tableau 7 (HQT-9, document 1 p. 22), il présente les investissements par catégorie à l'horizon 2023. Une ligne de ce tableau fait référence à l'item « *Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014)* » et prévoit une enveloppe budgétaire qui à partir de 2017 grimpe à 259M\$ et qui continue d'augmenter jusqu'en 2023.
86. Or, le Transporteur ne fournit aucun détail de ces projets puisque dit-il ceux-ci ne sont pas « *encore suffisamment définis* ».
87. Nous avons demandé des précisions dans le cadre des demandes de renseignements et le Transporteur a refusé d'y répondre car « *différentes solutions sont à l'étude* » (HQT-14, document 4 p.15 R11.1).
88. Nous avons requis que le Transporteur réponde à cette question et il a maintenu sa position et ce, malgré qu'il indique être prêt à répondre aux questions relatives au document HQT-9 (HQT-14, document 4 R3.4).
89. Nous croyons que même si différentes solutions sont à l'étude, le Transporteur devrait être tenu d'indiquer la nature des projets considérés avec l'estimé des investissements requis dans chaque cas afin que la Régie et les intervenants puissent savoir à l'avance les projets considérés par le Transporteur.
90. Cette pièce ne sert pas uniquement à l'établissement de la tarification pour l'année visée mais à fournir des informations qui sont pertinentes à la planification future du réseau de transport du Transporteur.
91. Ce souci d'un plus grand niveau d'information et d'une plus grande transparence rejoint les commentaires formulés plus haut relativement à l'Appendice K. Si par exemple le Transporteur considère l'amélioration ou la création d'une nouvelle ligne de transport, il doit en faire état et rendre l'information publique même au stade de projet. Il s'avère essentiel que le Transporteur fournisse plus d'information sur les projets notamment nécessitant des raccordements au réseau d'HQT permettant ainsi une meilleure compréhension de la part de tous les intervenants.
92. Nous demandons donc à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il fournisse le détail des projets considérés.

V. CONCLUSION

93. La Régie devrait selon nous revoir la question de la détermination de tarifs différenciés par catégorie de clients et la méthodologie afin de déterminer les taux de pertes de transport par catégorie de consommateurs.

94. En matière de commercialisation, nous demandons à la Régie de forcer le Transporteur à répondre aux questions et besoins d'information sur les événements de juillet 2013 et quant au processus décisionnel ayant mené aux différentes coupures du service de transport point-à-point.
95. La Régie devrait également ordonner au Transporteur d'effectuer les démarches requises pour mettre en place la programmation variable aux 15 minutes avec les autres interconnexions.
96. Au niveau de l'Appendice K, la Régie devrait émettre des directives claires afin que le processus de planification tienne véritablement en compte la participation des parties concernées dans le cadre des rencontres de planification favorisant de véritables échanges en vue d'établir les solutions optimales, tant au niveau de l'ajout de nouvelles lignes que lors de la considération de nouveaux besoins d'augmentation de la charge à l'aide de production locale sans oublier la gestion des actifs de transport. À cet égard, ces rencontres devraient être initiées et sous l'égide du Coordonnateur de la fiabilité et inclure un observateur de la Régie de même que les producteurs d'électricité.
97. L'objectif de nos représentations à ce sujet ainsi qu'à l'égard des événements de juillet 2013 et la pièce HQT-9 est de s'assurer que le Transporteur fournisse les données pertinentes et fasse preuve de transparence dans la gestion du réseau de transport.
98. Le tout respectueusement soumis.