NORTON ROSE FULBRIGHT
Avocats et agents de brevets et de marques de commerce

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.
1, Place Ville Marie, bureau 2500
Montréal (Québec) H3B 1R1 CANADA

F: +1 514.286.5474
nortonrosefulbright.com

Éric Dunberry
+1 514.847.4492
Eric.Dunberry@nortonrosefulbright.com

Votre référence
R-3888-2014

Notre référence
00378415-0247

Le 12 novembre 2014

Par SDÉ, courriel électronique et messager

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Demande du Transporteur relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (R-3888-2014)

Chère consœur,

La présente répond à la lettre du 7 novembre 2014 des procureurs de Newfoundland and Labrador Hydro (**NLH**) commentant les réponses fournies par le Transporteur[1] aux demandes de renseignements 3, 15, 17, 20, 25, 29b, 33, 36, 37, 38, 42, 44, 45, 46, 48 et 62 (Partie 1) et 2, 7, 12, 13 et 17 (Partie 2).

<u>Demandes 25, 29b, 36, 37, 42 et 44 (Partie 1)</u>

NLH conteste la réponse fournie par le Transporteur à ces demandes. La réponse est libellée en ces termes :

> **R25** La question porte sur l'application et l'interprétation d'un texte de la FERC à la proposition du Transporteur. Sous réserve de toute interprétation juridique, qui ne relève pas du cadre d'une demande de renseignements, le Transporteur est assujetti à la juridiction de la Régie uniquement, non à celle de la FERC. Dans sa décision D-2012-010, la Régie a d'ailleurs confirmé ce qui suit quant à l'exercice de sa juridiction :
>
> > « [74] La Régie considère qu'en vertu des pouvoirs prévus aux articles 31, 48 et 49 de la Loi, elle a pleine juridiction pour fixer des tarifs et des conditions qui soient justes et raisonnables. La Régie peut, à cette fin, prendre en considération des propositions et modifications qui découlent des ordonnances de la FERC pour tenir compte de l'évolution des textes réglementaires et des pratiques d'affaires en Amérique du Nord. Toutefois, avant de les incorporer dans les Tarifs et conditions, la Régie doit, notamment, s'assurer qu'elles soient pertinentes et applicables au contexte québécois, dans l'objectif d'adopter un texte qui offre aux clients du service de transport un accès ouvert et non discriminatoire au réseau du Transporteur. »
>
> La question n'est pas pertinente au présent débat. Le texte des *Tarifs et conditions* et les politiques qui y sont inscrites sont le résultat du processus réglementaire menant à leur approbation par la Régie.

Comme motif invoqué au soutien de la pertinence de ces demandes, NLH réfère au fait que le Transporteur a répondu à une demande de la Régie de l'énergie (**Régie**) qui souhaitait connaître : « les principes usuels en

[1] Pièce HQT-4, Document 6.

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l. est une société en nom collectif à responsabilité limitée établie au Canada.

Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l., Norton Rose Fulbright LLP, Norton Rose Fulbright Australia, Norton Rose Fulbright South Africa (constituée sous le nom de Deneys Reitz Inc.) et Fulbright & Jaworski LLP, chacune étant une entité juridique distincte, sont membres du Verein Norton Rose Fulbright, un Verein suisse. On peut obtenir des détails sur chaque entité ainsi que certains renseignements réglementaires à l'adresse nortonrosefulbright.com. Le Verein Norton Rose Fulbright aide à coordonner les activités des membres, mais il ne fournit aucun service juridique aux clients.

vigueur qui guident l'attribution des coûts des ajouts au réseau en Amérique du Nord »[2].

Or, les demandes de NLH sont d'un tout autre ordre que celle de la Régie. Elles visent plutôt à déterminer :

- Si le Transporteur considère que sa proposition constitue une proposition conforme ou non, suivant le sens donné par la Federal Energy Regulatory Commission (**FERC**) dans un extrait d'une ordonnance (demande 25);

- L'interprétation, l'application et les distinctions entre des définitions contenues au « *Pro Forma OATT* » de la FERC et certaines dispositions et définitions des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (***Tarifs et conditions***) (demandes 29b, 36 et 42);

- L'impact de la différence alléguée entre certains termes utilisés dans le « *Pro Forma OATT* » de la FERC et les *Tarifs et conditions* du Transporteur (demande 37);

- Si l'article 12A des *Tarifs et conditions* du Transporteur selon la proposition de la politique d'ajouts contient des procédures « *substantially conform or superior to the FERC Order 2003 – Final Rule LGIA* » (demande 44).

Ces demandes de NLH portent sur l'application ou l'interprétation d'ordonnances de la FERC en relation avec la proposition du Transporteur, ce qui distingue l'ensemble de ces demandes avec la demande de renseignements 1.4 de la Régie et la réponse fournie par le Transporteur. Le Transporteur n'a pas à fournir d'interprétation d'ordre juridique de ses *Tarifs et conditions*. Au surplus, les dispositions visées par les questions de NLH ne font l'objet d'aucune demande de modification et leur libellé actuel découle d'approbations et d'ordonnances antérieures de la Régie.

Pour ces raisons, le Transporteur maintient son objection.

Demandes 15, 17, 20, 33, 38 et 48 (Partie 1) et 17 (Partie 2)

NLH affirme que les réponses fournies par le Transporteur à ces demandes de renseignements sont incomplètes et inadéquates. Or, NLH ne fournit aucune explication au soutien de cette affirmation, alors qu'il lui appartenait de démontrer « en quoi ces informations sont incomplètes ou inadéquates, tant par rapport au cadre défini de la présente cause que pour ses besoins légitimes »[3] et préciser « les motifs pour lesquels ces réponses ne sont pas satisfaisantes »[4]. Bien qu'un tel manquement suffise pour rejeter les commentaires de NLH, le Transporteur ajoute ce qui suit.

Q. 15 (Partie 1) : Le Transporteur note que l'intervenant modifie sa question. Bien que le Transporteur considère avoir répondu pleinement à la question formulée à l'origine, il présente les éléments suivants en réponse à la demande reformulée.

L'allocation maximale approuvée par la Régie pour l'année 2014 est de 598 $/kW. Cette valeur exclut le coût du capital, les coûts d'exploitation et d'entretien et les taxes. Le tarif annuel approuvé par la Régie pour l'année 2014 est de 74,65 $/kW/an. L'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et taxes applicables. Le calcul est expliqué à la pièce HQT-3, Document 1, page 7 à 11.

Q. 17 (Partie 1) : L'intervenant mentionne que le Transporteur ne répond pas à la question. De cette question, le Transporteur comprend ce qui suit : *Selon la proposition de politique d'ajout du Transporteur, est-il possible que les coûts utilisés pour calculer la contribution sont des coûts reliés aux installations du réseau intégré ?*

---

[2] Demande 1.4 de la Régie de l'énergie à la pièce HQT-4, Document 1.
[3] Décision D-2001-49, p. 20.
[4] Décision D-2014-117, par. 83.

Veuillez commenter. La contribution est déterminée pour les ajouts au réseau initiés à la demande d'un client. La contribution représente le montant au-delà du montant maximal.

Q. 20 (Partie 1) : L'intervenant mentionne que le Transporteur ne répond pas à la question. De cette question, le Transporteur comprend ce qui suit : *En ce qui concerne les actifs pour lesquels le client fait une contribution, est-ce que tous les coûts associés aux actifs utilisés pour calculer la contribution obtiennent un traitement traditionnel de coût de service lorsque le du coût du service du client est calculé ? Veuillez commenter.* Pour un projet initié par le client, une contribution du client est requise lorsque les coûts du projet dépassent le montant maximal, comme indiqué initialement en réponse à la question 17. Les coûts du projet, déduction faite de la contribution, sont intégrés dans la base de tarification du Transporteur.

Q. 33 (Partie 1) : La réponse précise, selon les *Tarifs et conditions*, à quels types d'ajouts au réseau s'applique la politique d'ajouts. La question utilise des concepts qui ne sont pas clairs. Plutôt que de spéculer sur le sens à donner à des termes qui ne sont pas définis aux *Tarifs et conditions*, le Transporteur précise clairement les ajouts qui sont visés par la politique d'ajouts, y compris les ajouts selon la Partie IV des *Tarifs et conditions*.

Q. 38 (Partie 1) : Le Transport réfère à la réponse 4.3 de la demande de renseignements[5] de la Régie qui spécifie le traitement d'un projet de raccordement de centrale en vertu de l'article 12A.2 i). Le Transporteur considère que la référence à la question 4.3 de la Régie est adéquate.

Q. 48 (Partie 1) : Le Transporteur considère avoir répondu à cette question. L'intervenant demande, si dans l'exemple qu'il donne, l'ajout est payé par voie de contribution ou par des conventions de service de transport. La réponse explique, à l'aide de référence, ce qui est payé par voie de contribution et ce qui est payé par voie de revenus en ce qui a trait aux coûts jusqu'au montant maximal. À partir de la réponse, il est aisé de déduire pour tous les cas de figure possibles, ce qui sera payé par voie de contribution et ce qui sera payé par voie de revenus.

Q. 17 (Partie 2) : Le Transporteur considère avoir répondu à la question et réfère l'intervenant à la section 7.2 de la pièce HQT-3, Document 1.

<u>Demandes 45, 46 et 62 (Partie 1)</u>

Mme Chang considère les réponses fournies complètes et présente les commentaires suivants.

Q. 45 (Partie 1) : The question is overly broad in scope since it refers in general to "industry conventions" used in FERC's decisions around transmission pricing, Order 2003, and "related rulings". Instead, the purpose of Ms. Chang's testimony was to provide the underlying principles of FERC's transmission pricing policy and compare those principles to HQT's Network Upgrade policy.

Q. 46 (Partie 1) : Ms. Chang responded to the question as it was presented, including the preamble. Hence, the maximum allowance is calculated as indicated in Ms. Chang's testimony (HQT-2, Document 1, pages 9-11). The preamble refers to a forecast of the maximum allowance. The maximum allowance presented in Table 1 is not a forecast provided by Ms. Chang, since the Régie already approved it and its inputs. It is therefore applicable for 2014 in HQT's OATT.

Q. 62 (Partie 1) : The question is unclear about what is meant by "absolute requirement." However, FERC's general principle is to ensure that the transmission pricing policy treats all transmission customers equitably**.**

[5] Pièce HQT-4, Document 1.

Autres questions (Partie 1 et Partie 2)

Q. 3 (Partie 1) : La question 3 (Partie 1) porte sur la tarification et fait référence en préambule à la *Loi sur la Régie de l'énergie*. Le Transporteur a répondu à cette question et sa réponse ne renvoie pas l'intervenant à l'annexe 1 de la pièce HQT-1, Document 1. Le Transporteur souligne que le présent dossier porte sur la politique d'ajouts au réseau de transport. Dans la décision D-2014-117, la Régie confirme les sujets à l'étude dans le cadre de ce dossier et indique les compléments de preuve requis du Transporteur. Le sujet de la tarification n'en fait pas Partie et la présente demande ne vise pas la fixation des tarifs. Le Transporteur réitère qu'il s'agit d'une question d'ordre juridique visant l'interprétation de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, à laquelle il ne peut être contraint à répondre dans une demande de renseignements.

Le Transporteur réitère donc son objection antérieure, qu'il juge bien fondée eu égard aux décisions procédurales de la Régie au présent dossier, au contenu de sa preuve et aux précédents de la Régie[6].

Q. 2 (Partie 2) : L'intervenant souhaite obtenir le détail des contributions versées par les différents clients du Transporteur au cours des cinq dernières années. Le Transporteur réitère qu'une telle information n'est pas utile à l'appréciation des propositions qu'il présente pour autorisation à la Régie. La proposition du Transporteur est d'application prospective. Elle n'a pas d'effet et ne vise pas à modifier les montants des années passées. Ce qui est en lien avec la proposition du Transporteur et les sujets à traiter au présent dossier que la Régie a identifiés à la section 4 de la décision D-2014-117 a fait l'objet de réponses. Voir notamment les contributions pour la croissance de charge ainsi que pour l'intégration de parcs éoliens à la pièce HQT-1, Document 1 révisée, annexe 1.

Le Transporteur réitère donc son objection antérieure, qu'il juge bien fondée eu égard aux décisions procédurales de la Régie au présent dossier, au contenu de sa preuve et aux précédents de la Régie[7].

Q. 7 (Partie 2) : NLH a modifié sa question d'origine et requiert une confirmation du Transporteur qu'il n'y aurait pas eu de pertes financières. Or, il importe de distinguer entre l'insuffisance alléguée d'une réponse à une demande de renseignements déposée dans le délai prescrit et la formulation d'une nouvelle question, *a fortiori* lorsque cette nouvelle question est tout aussi dénuée de pertinence que la question précédente. En l'instance, le Transporteur a évoqué l'absence de toute allégation de pertes financières et, plus généralement, l'absence de pertinence de la question d'origine. Ces objections et constat demeurent et disposent de la question supplémentaire de NLH.

Q. 12 (Partie 2) : Le Transporteur note que l'intervenant modifie sa question. Bien que le Transporteur considère avoir répondu pleinement à la question formulée à l'origine, il présente les éléments suivants en réponse à la demande reformulée.

Les montants relatifs aux engagements et aux revenus provenant des conventions, pour les cinq dernières années, sont présentés à l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée.

Q. 13 (Partie 2) : Le Transporteur réitère le contenu de la réponse fournie, qu'il juge bien-fondé eu égard aux décisions procédurales de la Régie au présent dossier, au contenu de sa preuve et aux précédents de la Régie[8]. La question demande comment le suivi annuel proposé est calculé. Le tableau auquel la réponse réfère contient toutes les informations permettant de suivre le calcul pour tous les ajouts au réseau. Au surplus, la pièce HQT-1, Document 1, section 3.8, ainsi que la pièce HQT-3, Document 1, section 8, présentent la proposition du Transporteur quant au suivi annuel des engagements des clients de point à point.

---

[6] Décision D-2000-214, p. 6; D-2002-73, p. 6.
[7] Décision D-2000-214, p. 6; D-2002-73, p. 6.
[8] Décision D-2000-214, p. 6; D-2002-73, p. 6.

Tardiveté de la contestation de NLH

Le Transporteur soutient que l'ensemble des commentaires et demandes formulés par NLH sont irrecevables parce que tardifs et la Régie serait bien fondée de donner effet au calendrier établi dans sa décision D-2014-117 prévoyant un délai maximal de « *deux jours ouvrables à compter du dépôt dans le Système de dépôt électronique de la Régie (SDÉ) des réponses aux demandes de renseignements pour transmettre leur contestation des réponses ou absences de réponses données à leurs demandes de renseignements, en précisant les motifs pour lesquels ces réponses ne sont pas satisfaisantes* »[9]. Considérant que les réponses du Transporteur aux demandes de renseignements de NLH ont été publiées sur le SDÉ par la Régie le 4 novembre 2014 avant 9 h 00, le délai pour les contester expirait au plus tard le 6 novembre 2014.

Nous vous prions de recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Éric Dunberry
ED/jb

Copie : Intervenants (par courriel)
Me Yves Fréchette, Directeur – Affaires juridiques Transport et Distribution
Me Marie-Christine Hivon, Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

[9] Décision D-2014-117, par. 83.